



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

4/2004

112. Jahrgang • Oktober - Dezember

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999
Bulgarien, S. 79

Organes de l'OTIF

Verwaltungsausschuss
102. Tagung – Bern, 18./19.11.2004 – S. 79

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses
s. unter „Gefährliche Güter“

RID-Fachausschuss
s. unter „Gefährliche Güter“

Arbeitsgruppe "Technische Zulassung“
s. unter „Technik“

Gefährliche Güter

UIC-Expertengruppe "Beförderung gefährlicher Güter"
Malmö, 13./14.10.2004 – S. 80

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses
Bonn, 21./22.10.2004 – S. 81

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15/ECE/UNO)
Genf, 25.-28.10.2004 – S. 81

RID-Fachausschuss
41. Tagung – Meiningen, 15.-18.11.2004 – S. 84

Technik

Beschluss der OTIF-Mitgliedstaaten, das Konzept des Systems der technischen Zulassung gemäß COTIF 1999 zu überarbeiten, S. 87

Weitere Tätigkeiten

Ausbildungskurs
Kairo, 22.-26.11.2004 – S. 88

OTIF - UNIDROIT

Seminar – Mexico City, 11./12.10.2004 – S. 89

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)
Arbeitsgruppe "Eisenbahnverkehr" – Genf, 27.10.2004 – S. 90

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)
Gruppe Eisenbahnen – Genf, 28./29.10.2004 – S. 90

Abhandlungen

Prof. Dr. Rainer Freise, Reform der Reform des Eisenbahntransportrechts in Europa? S. 91

Sonstige Informationen

Slowakische Bahnen, Jahreskonferenz für Großkunden
Štrbské Pleso, 8.-10.11.2004, S. 116

UIC-CIT-OSShD-Seminar
Paris, 1./2.12.2004, S. 116

Bücherschau

Andresen, Bernd/Valder, Hubert: Speditions-, Fracht- und Lagerrecht, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, S. 117

European Railway Legislation Handbook/Handbuch der Europäischen Eisenbahn-Gesetzgebung/Manuel de Droit Ferroviaire Européen, herausgegeben von Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (Community of European Railway and Infrastructure Companies - CER), S. 118

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 119

Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-
Bestellungen sind zu richten an:
Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Bern
Tel.: + 41 31 359 10 10
Fax: + 41 31 359 10 11
E-mail: info@otif.org
Internet: www.otif.org

4/2004

112. Jahrgang – Oktober - Dezember

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift des Zentralamtes
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

Der Nachdruck der Abhandlungen und aller vom Zentralamt
verfertigten Übersetzungen ist nur unter genauer Quellenangabe
gestattet. - Die mit Namen gezeichneten Abhandlungen geben nur
die persönliche Auffassung der Autoren wieder.

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Bulgarien

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) hat Bulgarien am 29. November 2004 beim vorläufigen Depositar¹ seine Ratifikationsurkunde hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten erst in Kraft, wenn sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten der OTIF, also von mindestens 27 Staaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt sind (Artikel 20 § 2 COTIF 1980). Bulgarien ist der 23. Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert hat.

¹

Gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls 1999 nimmt die OTIF vom 3. Juni 1999 bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls die Aufgaben der Depositarregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF 1980 vorgesehen sind, als vorläufiger Depositar wahr.

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

102. Tagung

Bern, 18./19. November 2004

Die 102. Tagung des Verwaltungsausschusses fand unter dem Vorsitz von Herrn Michel Aymeric (Frankreich) am 18. und 19. November 2004 in Bern statt.

Der Ausschuss genehmigt das Arbeitsprogramm 2005.

Bezüglich der finanziellen Angelegenheiten nahm er insbesondere Kenntnis von der allgemeinen Finanzlage der OTIF und der aktuellen Lage des Anlagevermögens. Er genehmigte den Voranschlag 2005 wie vom Zentralamt beantragt. Der vorläufige Kilometersatz wurde auf sFr. 6.60 festgesetzt.

Bezüglich der Personalangelegenheiten erteilte der Ausschuss unter anderem dem künftigen Generaldirektor das Mandat, dem Ausschuss neue Vorschläge auf der Grundlage umfassender Überlegungen zur Personalpolitik vorzulegen (s. Zeitschrift 4/2003, S. 72).

Der Ausschuss erörterte Fragen im Zusammenhang mit der Vorbereitung der 7. Generalversammlung, wie zum Beispiel dem Ort, des Datums, der Dauer und des Vorsitzes der Generalversammlung, den Bericht über die Tätigkeit des Verwaltungsausschusses während des laufenden Fünfjahreszeitraums, die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses für die nächste Amtszeit, die Festsetzung für den Zeitraum 2006 bis 2011 des Höchstbetrages, den die Ausgaben in jeder Haushaltsperiode erreichen dürfen, die eventuelle Übernahme von Aufgaben im Zusammenhang mit dem Eisenbahnprotokoll (s. Zeitschrift 2/2003, S. 37 ff. und Zeitschrift 4/2003, S. 72) sowie die Schulden Ex-Jugoslawiens.

Die 103. Tagung des Verwaltungsausschusses wird am 12. und 13. Mai 2005 stattfinden.

**Arbeitsgruppe
"Standardisierte Risikoanalysen"
des RID-Fachausschusses**

Bonn, 21./22. Oktober 2004

s. unter „Gefährliche Güter“

RID-Fachausschuss

Meiningen, 15.-18. November 2004

s. unter „Gefährliche Güter“

**Arbeitsgruppe
"Technische Zulassung“**

s. unter „Technik“

Gefährliche Güter

**UIC-Expertengruppe
"Beförderung gefährlicher Güter"**

Malmö, 13./14. Oktober 2004

Im Rahmen dieser Tagung wurde die Expertengruppe über die Ergebnisse der folgenden internationalen Tagungen unterrichtet:

- Tagung des UN-Expertenunterausschusses (Genf, 5. bis 14. Juli 2004; s. Zeitschrift 3/2004 S. 54-55),
- Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 13. bis 17. September 2004; s. Zeitschrift 3/2004 S. 55),
- Tagung der Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik (Duisburg, 24./25. Juni 2004; s. Zeitschrift 3/2004 S. 52-54).

Darüber hinaus wurde die Expertengruppe von einem Vertreter des Sekretariats der OTIF (Zentralamt) über die bisher für die 41. Tagung des RID-Fachausschusses (Meiningen, 15. bis 17. November 2004; s. S. 84) eingereichten Anträge informiert.

Insbesondere wies der Vertreter des Sekretariats der OTIF auf ein Dokument hin, in dem die Schwierigkeiten dargestellt werden, die bei einem Inkrafttreten des neuen COTIF im Verkehr mit denjenigen Staaten entstehen werden, die keine Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums sind, das neue COTIF noch nicht ratifiziert haben und gegenüber dem Sekretariat nicht die Anwendung de facto erklärt haben. Es wurde zwar festgestellt, dass im Kreise der Sitzungsteilnehmer bzw. in deren Staaten keine Probleme zu erwarten sind, da entweder das COTIF unterzeichnet wurde oder die RID-Rahmenrichtlinie 96/49 gilt, jedoch wurde angeregt, dass die UIC oder das CIT ein Schreiben mit Hinweis auf diese Problematik an die betreffenden Mitglieder bzw. Bahnen richten solle, damit diese gegebenenfalls bei ihren Regierungen intervenieren können.

Schließlich diskutierte die Expertengruppe noch über Interpretationsfragen zum RID.

In der am 14. Oktober 2004 abgehaltenen gemeinsamen Sitzung der UIC-Expertengruppe "Beförderung gefährlicher Güter" und der UIC-Synthesegruppe "Gefahrgut" wurde ein COLPOFER-Leitfaden (COLPOFER – Collaboration des services de police ferroviaire et de sécurité – Zusammenarbeit der Bahnpolizei und der Sicherheitsdienste) zum Kapitel 1.10 (Vorschriften für die Sicherung) vorgestellt und diskutiert.

Darüber hinaus wurde über eine finanzielle Beteiligung der UIC an den Arbeiten der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses diskutiert.

Da der bisherige Vertreter der UIC bei den internationalen Gefahrgut-Tagungen, Herr Wieger Visser,

Ende Mai 2005 in den Ruhestand treten wird, wurde bereits bei den letzten Tagungen der UIC-Experten-Gruppe und der UIC-Synthesegruppe über dessen Nachfolge diskutiert. Herr Jean-Georges Heintz (SNCF) wurde bei dieser gemeinsamen Sitzung einstimmig zum Nachfolger von Herrn Visser gewählt.

Abschließend wurden verschiedene Modelle für die zukünftige Zusammenarbeit der beiden UIC-Gruppen vorgestellt und diskutiert. Eine Entscheidung wurde jedoch auf eine spätere Sitzung vertagt.

Die nächste Sitzung wird am 23. und 24. Februar 2005 in der Tschechischen Republik stattfinden.

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalyse“ des RID-Fachausschusses

Bonn, 21./ 22. Oktober 2004

8 Regierungen und 2 nichtstaatliche internationale Organisationen sowie die europäische Kommission nahmen an den Arbeiten dieser 2. Tagung teil. Die im Vergleich zur 1. Tagung weitaus geringere Teilnahme (s. Zeitschrift 2/2004, S. 31) war insofern erstaunlich als die Gemeinsame Tagung RID/ADR sich anlässlich ihrer letzten Tagung für die Schaffung einer gemeinsamen informellen Arbeitsgruppe zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ausgesprochen hatte (12 Stimmen dafür, 1 dagegen, 11 Enthaltungen) und die Delegierten des ADR zu dieser 2. Tagung eingeladen wurden. Die Schaffung einer solchen informellen Arbeitsgruppe wird jedoch der Zustimmung der WP.15 unterliegen.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass diese Arbeitsgruppe im Rahmen der Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden (Kapitel 1.9) zusammentritt, für die der Beweis der Notwendigkeit der Maßnahmen erbracht werden muss, die in Zukunft nur auf der Grundlage von Risikoanalysen getroffen werden dürften.

Die Arbeitsgruppe nahm davon Kenntnis, dass Ende Oktober 2004 die Europäische Kommission eine Ausschreibung für ein Forschungsprojekt starten wird, welche den Entwurfsantrag der Arbeitsgruppe abdecken könnte. Neu ist, dass mehr als 50% der Gesamtkosten subventioniert werden könnten. Die Ausschreibung wird jedoch hauptsächlich den Aspekt der Sicherung betreffen. Das Finanzvolumen beläuft sich auf 3,5 Millionen Euro. Die Koordination des Forschungsprojekts wird nicht mehr von der Kommission, sondern

vom Projektverantwortlichen wahrgenommen werden. Die Aufnahme der Sicherheitsverwaltung der Eisenbahnen könnte als bedeutenden Bestandteil eines Projektantrags betrachtet werden.

Es wurde beschlossen, dass die Staaten, die bereits Risikoanalysen durchführen oder solche durchführen lassen (CH, F, NL, UK) Dokumente zur Verfügung stellen, die in knapper Form die Verfahren zur Durchführung von Risikoanalysen in ihren Ländern beschreiben (Leitfaden oder Leitgrundsätze). Diese Dokumente werden in die Internet-Homepage der OTIF eingestellt. Die Vertreter der Staaten, die Dokumente bereitgestellt haben, werden zu einer ersten Redaktionsitzung Anfang Februar 2005 im Hinblick auf die Ausarbeitung eines Leitfadens eingeladen.

Der vollständige Bericht dieser Tagung erscheint ebenfalls auf der Internet-Homepage der OTIF unter der Dokumentenbezeichnung http://www.otif.org/html/d/rid_CExp_RID_gt_analyse_risque_rapport2004.php. Die nächste Tagung der Arbeitsgruppe findet am 3./4. Mai 2005 in Bonn statt.
(Übersetzung)

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15/ECE/UNO)

Genf, 25.-28. Oktober 2004

26 Mitgliedstaaten des ADR, 14 staatliche oder nichtstaatliche internationale Organisationen sowie die europäische Kommission nahmen an den Arbeiten dieser 77. Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Franco (Portugal) teil.

Die meisten der behandelten Themen beschränken sich nicht ausschließlich auf den Verkehrsträger Strasse.

Interpretation des ADR

Beförderung im Vorlauf oder Nachgang zu einer See- oder Luftbeförderung

Es wurde daran erinnert, dass der Abschnitt 1.1.4.2 ursprünglich vorgesehen wurde, um die multimodale Beförderung zu erleichtern, indem erlaubt wird, dass gefährliche Güter in einer Beförderungskette, die eine See- oder Lufttransport umfasst, entsprechen den Verpackungs-, Bezettelungs- und Kennzeichnungsvorschriften des IMDG-Code oder der technischen

Anweisungen der ICAO erfolgen können, wenn diese von jenen des RID und des ADR abweichen. In der Tat wurde erachtet, dass die dem UN-Modellvorschriftenwerk angepassten Bedingungen des See- oder Lufttransports strenger sind und diese Freistellung, die zumindest als ebenbürtig betrachtet wird, keinen Einfluss auf das Sicherheitsniveau hat.

Die gegenwärtigen Abweichungen zwischen den verkehrsträgerspezifischen Regelungen, insbesondere im Bereich des Lufttransportes, führen jedoch in der Praxis zu Auslegungsschwierigkeiten, insbesondere wenn es sich um die Klassifizierung handelt und die Bedingungen des See- oder Lufttransportes nicht den Sicherheitsanforderungen des RID und des ADR entsprechen.

Mehrere Delegationen hätten es vorgezogen, das Dokument des Sekretariates im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2004 zu beraten, was jedoch aus Zeitgründen nicht möglich war. Darüber hinaus betreffen die erwähnten Schwierigkeiten hauptsächlich die Schnittstelle zwischen dem Straßentransport und dem See- oder Lufttransport in den Häfen und Flughäfen. Die Arbeitsgruppe hat demzufolge beschlossen, die Anträge insbesondere betreffend die Dokumentation, die zusätzlichen Kennzeichnungen, die freigestellten begrenzten Mengen, die freigestellten Mengen und Verbrauchsgüter (ICAO) und die wassergefährdenden Stoffe zu prüfen. Die Beschlüsse oder Nichtbeschlüsse der WP.15 werden dem RID-Fachausschuss für weitere Maßnahmen mitgeteilt werden.

Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter

Die Arbeitsgruppe war der Auffassung, dass die Absicht der Vorschriften des Abschnitts 1.10.3.3 darin besteht, dass weder das Fahrzeug noch die Ladung gestohlen werden dürfen und dass beide gesichert werden müssen. Der Text des Unterabschnitts 1.10.3.3 wurde verbessert, um Widersprüche zu vermeiden. Der RID-Fachausschuss sollte sich ebenfalls diesem Beschluss anschließen.

Umsetzung des ADR

Die Vertreterin Finnlands bemerkte, dass die von ihr vor einigen Jahren aufgeworfenen Probleme betreffend die Auslegung und die Anwendung des ADR auf dem Gebiet der Russischen Föderation noch immer nicht gelöst sind. Für bestimmte Stoffe werden noch immer Sondergenehmigungen beantragt und es werden Zulassungszertifikate für Fahrzeuge beantragt, für die gemäß ADR keine erforderlich sind.

Es wurde darauf aufmerksam gemacht, dass die gleichen Probleme sich auf dem Gebiet der Ukraine, Weißrusslands und Litauens ergeben.

Die Arbeitsgruppe erinnerte daran, dass diese Art von Zertifikaten oder Sondergenehmigungen gemäß ADR nicht gefordert werden und diese Forderungen bestimmter Staaten nicht mit ihrem Status als Vertragspartei und der sich daraus ergebenden Verpflichtung, die Bestimmungen des ADR auf ihrem Gebiet anzuwenden, in Einklang stehen. Diese Vorgehensweisen stellen bedeutende Hindernisse für die Entwicklung des internationalen Verkehrs und Handels dar. Sie führen zu Verwaltungsformalitäten, die unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit nicht gerechtfertigt sind und den Transporteuren Probleme im Bereich der Logistik bereiten und die Kosten für internationale Verkehre bedeutend erhöhen, da die Ausstellung der betreffenden Genehmigungen oder Zertifikate gebührenpflichtig sind, was darauf hinausläuft, den Transport gefährlicher Güter willkürlich zu belasten.

Die Arbeitsgruppe war der Auffassung, dass es für den internationalen Verkehr äußerst wichtig ist, diese Missverständnisse, die alle betroffenen Transporteure unnötig belasten, auszuräumen.

Der Vertreter der Russischen Föderation teilte mit, dass bedeutende Reformen im Bereich der Verwaltung seines Landes in Gang sind und alle Bemühungen unternommen werden, um diese Probleme schnellstens zu lösen.

Lieferungs-/Verkaufsbeförderungen

(s. Zeitschrift 2/2004, S. 31-32)

Eine Redaktionsgruppe kam zusammen, um einen Text vorzubereiten, demzufolge in den Fällen, in denen der Empfänger bei Beginn der Beförderung nicht identifiziert werden kann, wie zum Beispiel bei lokalen Auslieferungen, der Name und die Anschrift des Beförderers anstelle jener des Empfängers genannt werden können.

Einige Delegationen waren mit diesem Antrag nicht voll zufrieden auf Grund der rechtlichen Folgen, die sie prüfen möchten. In der Tat würde in diesem Fall der Beförderer als Empfänger betrachtet und die für den Empfänger in Kapitel 1.4 vorgesehenen Verpflichtungen tragen. Der internationalen Straßentransportunion (IRU) zufolge kann es bei Vorliegen eines Beförderungsvertrags zu Widersprüchen mit dem Übereinkommen über den internationalen Beförderungsvertrag von Gütern auf der Strasse (CMR) kommen. Nach den

Begriffsbestimmungen des ADR ist im Falle des Fehlens eines Beförderungsvertrags das Unternehmen Empfänger, das die Güter bei der Ablieferung entgegen nimmt.

Einige Delegationen waren der Auffassung, dass diese Frage in ihrer Gesamtheit gelöst werden müsste. Es müssten nicht nur die Lieferungen von Gasflaschen berücksichtigt werden, sondern auch die Lieferungen von Erdölprodukten und die Versorgung der Landwirte mit Düngemitteln, Pestiziden usw.

Obwohl der Antrag von mehreren Delegationen unterstützt wurde, wünschte die Mehrheit der Arbeitsgruppe, diese Fragen näher zu prüfen und es wurde beschlossen, darauf bei der nächsten Tagung zurückzukommen.

Multilaterale Sondervereinbarungen

Es wurde bemerkt, dass im Falle von Beförderungen entsprechend den multilateralen oder bilateralen Sondervereinbarungen, die Beförderungsbedingungen in den Vereinbarungen selbst festgelegt werden, einschließlich der Eintragungen im Beförderungsdokument. Gemäß Abschnitt 1.4.2.1.1 b) obliegt es dem Absender, dem Beförderer die erforderlichen Angaben für die Durchführung der Beförderung zu liefern. Der Beförderer muss selbst prüfen, in welchen Staaten die Vereinbarung gilt.

Zu Zwecken der Kontrolle müssen die Kontrollbehörden über die anwendbaren Bestimmungen des ADR in Kenntnis sein, einschließlich der von den zuständigen Behörden ihres Landes unterzeichneten Sondervereinbarungen. Darüber hinaus sind die Texte der Vereinbarungen und ihr Status auf der Homepage des Sekretariates verfügbar, was rasche Überprüfungen ermöglicht. Es wurde demzufolge beschlossen, das Vorhandensein einer Kopie der Sondervereinbarungen an Bord der Fahrzeuge nicht vorzuschreiben.

Sicherheit in Tunneln

(s. Zeitschrift 2/2004, S.32)

Die beschlossenen Texte wurden angenommen; der Vertreter der Schweiz äusserte jedoch einen Vorbehalt betreffend ihre Anwendung und der Vertreter der Niederlande erklärte, die Haltung seiner Regierung sei noch nicht definiert.

Arbeitsprogramm

Standardisierung der Risikoanalyse

Die Arbeitsgruppe nahm Kenntnis vom Bericht über die Beratungen der Gemeinsamen Tagung anlässlich ihrer Tagung im September 2004, demzufolge der RID-Fachausschuss wünscht, die Arbeiten betreffend die Standardisierung der Risikoanalyse gemeinsam mit der Arbeitsgruppe im Rahmen der Gemeinsamen Tagung durchzuführen.

Es wurde daran erinnert, dass das Mandat der Gemeinsamen Tagung zurzeit darin besteht, die gemeinsamen technischen Vorschriften des RID, des ADR und des ADN zu harmonisieren. Die Arbeiten des RID-Fachausschusses stehen im Zusammenhang mit Absatz 1.9.3 des RID, den es im ADR nicht gibt und die Beförderungseinschränkungen betrifft, wobei dieses Thema mehr politischer als technischer Art ist. Mehrere Delegationen vertraten die Auffassung, dass es nicht zweckmäßig wäre, die Risikoanalyse in das Arbeitsprogramm aufzunehmen.

Es wurde auch bemerkt, dass die vom RID-Fachausschuss begonnenen Arbeiten von den bedeutenden finanziellen Beiträgen für die Forschungsarbeit betreffend die Risikoanalyse abzuhängen scheinen und die Mittel zurzeit nicht zur Verfügung stehen.

Der Vorsitzende erklärte, dass wenn der RID-Fachausschuss wünsche, dass diese Arbeiten im Rahmen der Gemeinsamen Tagung erfolgen, die OTIF einen offiziellen Antrag an die ECE/UNO richten müsse, in dem sie die Ziele, den erwarteten Nutzen dieser Arbeiten im Rahmen des ADR, die Vorgehensweise und den Zeitplan der Arbeiten sowie die erhofften Ergebnisse darlegt.

Bezüglich der Angleichung des Kapitels 1.9 des ADR an jenes des RID stellte der Vorsitzende ein informelles Dokument vor, um, wie bei der letzten Gemeinsamen Tagung angekündigt, auf die Anregung des Zentralamtes zu antworten.

Die Arbeitsgruppe war der Auffassung, dass zwar eine Angleichung der Darstellung ins Auge gefasst werden könnte, das Kapitel 1.9 des RID jedoch eine Anzahl an grundlegenden Unterschieden in den Absätzen 1.9.1 und 1.9.2 aufweise und einen zusätzlichen Absatz 1.9.5 beinhalte, die nicht ohne einen offiziellen und begründeten Antrag in das ADR aufgenommen werden können. Demzufolge wurde beschlossen, bei dieser Tagung auf eine Angleichung zu verzichten.

Strategische Ziele des Binnentransportausschusses

Die Arbeitsgruppe nahm Kenntnis von den strategischen Zielen des Ausschusses, insbesondere von der Forderung, die Fragen festzulegen, die in ihr Arbeitsprogramm aufgenommen werden könnten.

Sie betonte, dass der Vorrang ihrer Arbeiten immer darin bestand und es immer noch ist, die Sicherheit des Transports gefährlicher Güter sicherzustellen. Im Rahmen der Prüfung der Sicherheitsfragen habe die Arbeitsgruppe auch immer die Fragen zur Sicherung ersatzweise beraten müssen, wobei die Sorge um die Sicherung manchmal in Einklang mit jener um die Sicherheit und manchmal in Widerspruch dazu stand. Die Arbeiten der Arbeitsgruppe hätten auch einen unmittelbaren Einfluss auf die Erleichterung der Transporte dank der Vereinheitlichung der Regeln betreffend die drei Verkehrsträger bei der Binnenbeförderung gefährlicher Güter; dies in einem Rahmen, der bereits den Raum der ECE/UNO überschreitet und in Harmonie steht mit jenen betreffend die Luft- und Seebeförderung.

Darüber hinaus war sie der Auffassung, dass mehrere der erwähnten Themen in ihrem Arbeitsprogramm von Aktualität sind:

- a) Entwicklung der Transportverbindungen zwischen Europa und Asien: Das ADR erleichtert den internationalen Transport gefährlicher Güter und mehrere Staaten Zentralasiens (Kazakstan, Azerbaidjan) oder die gemeinsame Grenzen mit asiatischen Staaten haben (Russische Föderation) sind bereits Vertragsstaaten. Darüber hinaus haben die asiatischen Staaten der Vereinigung der südostasiatischen Staaten (ASEAN) ihr Interesse am ADR bekundet oder haben dessen Vorschriften in ihre nationale Gesetzgebung aufgenommen (z. B. Thailand);
- b) Verwendung der Telematik und intelligenter Transportsysteme: diese Verwendung dürfte in Zukunft eine Verbesserung der Sicherheit (Sicherheit der Fahrzeuge, Erkennung von Undichtigkeiten) und der Sicherung (Überwachung der Fahrzeuge und Container) ermöglichen;
- c) Europäische Integration: Da die Europäische Kommission beschlossen hat, die Anlagen A und B des ADR im nationalen Verkehr anzuwenden und das ADR den internationalen Verkehr mit den Nachbarstaaten regelt, sind die Arbeiten des ADR für die europäische Integration von

Bedeutung und sind im Hinblick auf die Harmonisierung der lokalen Transportbedingungen zu verstärken;

- d) Sicherung der Transporte: es wurden bereits Vorschriften in Kapitel 1.10 des ADR aufgenommen, die bei Bedarf aktualisiert werden;
- e) Globalisierung der Wirtschaft: die Vorschriften des ADR werden regelmäßig auf der Grundlage des Modellvorschriftenwerks für die Beförderung gefährlicher Güter der UNO aktualisiert, um weltweit eine Harmonisierung mit den verkehrsträgerspezifischen Regelungen zu ermöglichen.

(Übersetzung)

RID-Fachausschuss

41. Tagung

Meiningen, 15.- 18. November 2004

15 Mitgliedstaaten und 3 internationale nichtstaatliche Organisationen nahmen an den Arbeiten dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn Visser (UIC) teil. Diese schwache staatliche Beteiligung – 1 Vertretung mehr als das erforderliche Quorum – ist im Vergleich zur WP.15 für den Verkehrsträger Strasse, wo die Beteiligung zwischen 25 und 30 Mitgliedstaaten beträgt, eher enttäuschend. Ist daraus zu schließen, dass die Regierungen nur wenig Interesse am Eisenbahnverkehr bekunden? Es sei denn sie sind der Meinung, es sei alles zum Besten bestellt... Und doch waren die behandelten Themen von Bedeutung, vielfältig und aktuell.

Da der vollständige Bericht dieser Tagung mit allen Dokumenten auf der Homepage der OTIF unter der Quote http://www.otif.org/html/d/rid_RC_rid_adr_rapport2004.php erscheinen wird, sind im Folgenden lediglich die wichtigsten Beschlüsse wiedergegeben.

Tank- und Fahrzeugtechnik

Energieverzehrelemente (anti-crash)

Mangels praktischer Erfahrungen mit dem UIC-Merkblatt 573 und obwohl er bestätigt hat, man könne provisorisch nach dem gegenwärtigen Stand des Merkblatts verfahren, war der RID-Fachausschuss der Auffassung, es solle noch gewartet werden, bevor darauf im RID verwiesen wird. Dieses UIC-Merkblatt verbleibt

somit auf der Tagesordnung. In diesem Zusammenhang äußerte er erneut den Wunsch, dass nachdem die europäische Eisenbahngesellschaft (EEA) ihre Arbeit aufgenommen hat, ein kompetenter Vertreter dieser Agentur an den Tagungen teilnimmt.

Entgleisungsdetektoren

Mangels insbesondere alternativer Systeme hat der Fachausschuss folgenden Grundsatzbeschluss gefasst:

“Der RID-Fachausschuss ist von der Notwendigkeit von Maßnahmen zur Vermeidung von Entgleisungen bei der Beförderung gefährlicher Güter überzeugt. Er wird mit den anderen zuständigen Stellen, die das Thema der Entgleisung behandeln, in Kontakt treten, um am besten geeignete Maßnahmen zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang soll in das RID eine allgemeine Zielbeschreibung aufgenommen werden, deren Inkrafttreten in Abhängigkeit der Lösung der technischen Probleme für 2009 ins Auge gefasst wird.“

Schutzmassnahmen zur Vermeidung von Schäden durch Überpufferungen

Der Fachausschuss nahm den Grundsatz einer Einrichtung zur Vermeidung von Überpufferungen an. Er genehmigte eine Erhöhung der Wanddicke auf 18 mm für bestimmte sehr giftige Gase und nahm den Verweis auf die Norm EN 13094 und eine zusätzliche Maßnahme (spezifische Festigkeit von mindestens 22 kJ, gleich 6 mm Dicke) betreffend den Sandwich an. Bezüglich des Schutzschildes wurden zwei Maßnahmen betreffend die Fangvorrichtung und die Breite des Schildes angenommen.

Darüber hinaus beschloss der Fachausschuss bezüglich der eventuellen Nachrüstung der Tankcontainer für sehr gefährliche Stoffe, wie bei den Kesselwagen, dieses Thema in der Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » unter einem besonderen Tagesordnungspunkt zu behandeln, um nicht von vornherein die Diskussion auf bestimmte Maßnahmen zu beschränken.

Lang-/Mittelträger / selbsttragender Tank

Dieses Thema wird vorläufig, bis zum Vorliegen neuer Erkenntnisse, ruhen gelassen.

Telematik

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass verschiedene Lösungen bereits auf dem Markt angeboten werden. Es ist jedoch problematisch, dass aus wirtschaftlichen Gründen noch keine auf die gefährlichen Güter beschränkte Lösung geben werde. Aus diesem Grunde

kann eine Übermittlung von Daten, die sich auf gefährliche Güter beziehen, nur in Verbindung mit anderen Anwendungen erfolgen. Er schlug vor, das Thema weiterzuverfolgen und die Anforderungen unter dem Gesichtspunkt der gefährlichen Güter festzulegen, um gemeinsam mit der EEA eine Lösung zu finden. Das Thema wird somit auf der Tagesordnung bleiben, um jährlich über den Sachstand zu berichten.

Handbuch für Tankwagen

Der Vertreter der UIC teilte mit, dass er ohne Unterstützung nicht in der Lage sei, dieses Thema fortzuführen. Er wurde gebeten, für die nächste Tagung der Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » eine grobe Struktur des Handbuchs vorzulegen, auf dessen Grundlage konkrete Arbeitsmandate erteilt werden könnten.

Sicherheit in Eisenbahntunneln

Die einzige Maßnahme, die einen Einfluss auf das RID hat, ist die Information des Infrastrukturbetreibers durch den Beförderer, vor der Beförderung, um die Einsatzkräfte später informieren zu können. Es ergab sich aus der Diskussion, dass

- in verschiedenen Staaten bereits eine Verpflichtung des Beförderers besteht, den Infrastrukturbetreiber vorab zu informieren;
- dass die Einsatzkräfte in verschiedenen Staaten kein Interesse daran haben, vorab über alle beförderten gefährlichen Güter informiert zu werden;
- aus Gründen der Vertraulichkeit festgelegt werden muss, welche Daten übermittelt werden müssen (UN-Nummer, Anzahl der Versandstücke, Masse?).

Ein Antrag betreffend die Pflichten des Beförderers, der dem Inhalt der TSI (Technische Spezifikationen Interoperabilität) Rechnung trägt wird der nächsten Tagung vorgelegt werden.

Künftige Arbeiten der Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik »

Der Vorsitzende erklärte, dass die eigentliche Aufgabe der Arbeitsgruppe – Untersuchung von Unfällen – praktisch abgeschlossen ist. Er schlug jedoch vor, die Arbeitsgruppe beizubehalten, um den RID-Fachausschuss in technischer Hinsicht zu unterstützen. Diese ständige Arbeitsgruppe könnte sich in Abhängigkeit der

ihr erteilten Aufträge treffen. Er werde mit dem Sekretariat darüber beraten, wie diese Arbeitsgruppe optimal organisiert werden kann, um bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses eine neue Arbeitsweise vorzuschlagen. Die noch zu behandelnden oder noch nicht abgeschlossenen Themen erscheinen im vollständigen Bericht.

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalyse“

(s. in dieser Zeitschrift, S. 81 und den Bericht über die Tagung der WP.15, S. 81)

Es ergab sich aus der Diskussion, dass:

- alle Delegationen, die das Wort ergriffen haben, sich für die Fortführung der Arbeiten ausgesprochen haben, so dass die Arbeitsgruppe ihre nächste Tagung abhalten kann. Im Verlauf der ersten Etappe wird ein Leitfaden erstellt, der die wesentlichen Überlegungen beinhalten wird, um Risikoanalysen durchzuführen, wobei dieser Leitfaden auf der Grundlage von Risikoanalysen erstellt wird, die in verschiedenen Staaten bereits angewendet werden;
- die Sekretariatsarbeiten durch die GRS für das erste Halbjahr 2005 sichergestellt werden durch ein vom Bundesministerium für Verkehr (BMVBW) finanzierten Forschungsvorhaben;
- die UIC ihre Unterstützung für die Vervollständigung der Statistiken über Unfälle im Eisenbahnverkehr angeboten hat;
- die folgenden Etappen (Szenarien, Bewertung) komplexer sind und nur mit einer ergänzenden Finanzierung durchgeführt werden können. Die Arbeitsgruppe wird gebeten, weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen – die Vertreter der UIC und Frankreichs teilten mit, sie könnten unter gewissen Bedingungen eine Beteiligung erwägen – und sich der Zusammenarbeit der EU zu versichern. Sie wird außerdem gebeten, der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses den Entwurf eines Leitfadens zu unterbreiten und über die weiteren Schritte, die angestrebt werden, sowie über die Mittel, mit denen diese Arbeiten finanziert werden können, zu berichten;
- das Sekretariat beauftragt sein wird, die Gemeinsame Tagung und die WP.15 über das Fortschreiten der Arbeiten und die weiteren geplanten Schritte zu informieren.

Weitere Anträge

Fehlerberichtigungen für die Ausgabe 2005

Es wurde eine Reihe von Dokumenten betreffend Korrekturen oder Angleichungen angenommen. Auf Verlangen des Vertreters Österreichs wird eine Stellungnahme des Rechtsdiensts des Sekretariats der OTIF in Anlage 2 des vollständigen Berichts übernommen, wobei diese Stellungnahme auf die Frage antwortet, wann Fehlerberichtigungen des RID in Kraft treten.

Interpretation des RID/ADR

(s. in dieser Zeitschrift den Bericht über die Tagung der WP.15, S. 81)

Der Fachausschuss nahm Stellung zu diesen Fragen betreffend Beförderung im Vor- oder Nachlauf zu einer See- oder Luftbeförderung sowie zum Schutz gegen Diebstahl (Sicherung). Einige Stellungnahmen der WP.15 wurden von ihr nicht geteilt und an die Gemeinsame RID/ADR-Tagung zurückverwiesen.

Anträge für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2007

Der Fachausschuss befasste sich mit folgenden Fragen:

- Angleichung an den Abschnitt 1.10.4 des ADR, um eine Diskriminierung der Eisenbahn zu vermeiden,
- fachbezogene Aufbauunterweisung für Triebfahrzeugführer,
- Abgrenzung zwischen Beförderungseinschränkungen und besonderen Betriebsvorschriften für den Betrieb in Kapitel 1.9,
- Beförderung von tiefgekühlten verflüssigten Gasen in ortsbeweglichen Tanks,
- gegenseitige Anerkennung von Sachverständigen für Tankprüfungen,
- Angabe einer verantwortlichen Person in der Dokumentation für die Klasse 6.2.

Inkrafttreten des neuen COTIF

Der Fachausschuss wurde über die Schwierigkeiten, informiert, die beim Inkrafttreten des neuen COTIF im Verkehr mit den Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschafts-

raums sind und das neue COTIF nicht ratifiziert und gegenüber dem Sekretariat seine de facto Anwendung erklärt haben, auftreten können.

In diesem Zusammenhang nahm sie außerdem Kenntnis davon, dass die europäische Kommission bereits erklärt hat, dass sie innerhalb des Fachausschusses Technik für die Anhänge F und G, das Stimmrecht im Namen aller EU-Mitgliedstaaten ausüben werde, sofern das behandelte Thema in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union falle. Die Mitgliedstaaten der EU werden auf Grund der vorgesehenen einheitlichen Abstimmung über eine Mehrheit im Fachausschuss Technik verfügen. Die neue Eisenbahnagentur wird technische Vorschriften für die Zulassung entwickeln, die nach Abstimmung in der europäischen Kommission dem Fachausschuss Technik vorgelegt werden.

Der RID-Fachausschuss ermächtigte das Sekretariat, die notwendigen Anpassungen des RID im Zusammenhang mit dem neuen COTIF, in Form eines Korrigendums bekannt zu geben. Die Mitgliedstaaten wurden gebeten, gegebenenfalls dem Sekretariat weitere notwendige Anpassungen mitzuteilen.

Die Änderungen des Kapitels 7.7 (Handgepäck und Reisegepäck) werden ausdrücklich von dieser Ermächtigung des Sekretariates ausgenommen. Die UIC wurde gebeten, ein erstes Impulspapier für die Entwicklung betreffender Vorschriften vorzubereiten. In der Zwischenzeit und nach Inkrafttreten des neuen COTIF, wird der gegenwärtige Text durch den Hinweis « (bleibt offen) » ersetzt.

Anpassung der Anlage 2 des SMGS an das RID 2001

Der Vertreter Polens erklärte, dass die Arbeiten der OSShD betreffend die Anlage 2 des SMGS im Hinblick auf die Angleichung an die Struktur des RID abgeschlossen sind. Falls bis Ende Februar kein Einspruch eingelegt werde, könnte die neue Anlage 2 zum 1. Juli 2005 mit einer Übergangsfrist von einem Jahr in Kraft treten.

(Übersetzung)

Technik

Beschluss der OTIF-Mitgliedstaaten, das Konzept des Systems der technischen Zulassung gemäß COTIF 1999 zu überarbeiten

Am 7./8. Oktober 2004 tagte in Bern eine Arbeitsgruppe zur Vorbereitung der Umsetzung der neuen Anhänge F und G zum COTIF 1999 betreffend das System zur technischen Zulassung gemäß COTIF. Eingeladen waren alle Mitgliedstaaten der OTIF, die Europäische Kommission sowie andere interessierte Organisationen.

Die Vertreter der 15 teilnehmenden Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission, der UIC und der UIP nahmen einstimmig einen Antrag des Sekretariates im Hinblick auf die Aufnahme eines überarbeiteten Konzepts des Systems der technischen Zulassung gemäß COTIF an. Seit seiner Annahme im Jahre 1999 in Vilnius haben sich zahlreiche Veränderungen im Umfeld ergeben, so dass eine Überarbeitung unbedingt erforderlich wurde. Es wurde eine Untergruppe mit dem Auftrag gebildet, die in den Anhängen F und G zum COTIF erforderlichen Änderungen vorzubereiten, um dieses überarbeitete Konzept rechtlich umzusetzen. Die OTIF-Mitgliedstaaten Deutschland, Frankreich, Griechenland, Litauen, Schweiz, Slowakei und Vereinigtes Königreich sowie die Europäische Kommission, die UIC und die UIP haben sich bereit erklärt, in dieser Untergruppe mitzuarbeiten.

Die Untergruppe kam am 14./15. Dezember 2004 auf Einladung Deutschlands in Bonn zusammen. Bei der Tagung wurden die vom Sekretariat beantragten detaillierten Änderungen grundsätzlich angenommen, und es werden nun Rechtstexte ausgearbeitet mit dem Ziel, diese bei der nächsten Tagung der Untergruppe am 19./20. April 2005 anzunehmen. Danach werden getrennte Diskussionen mit der EU-Kommission, den Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglied der EU sind, und der OSShD geführt werden, das die bei der Tagung der Arbeitsgruppe im Oktober anwesenden Mitgliedstaaten der OTIF betonten, dass eine Beteiligung der OSShD wichtig sei. Schließlich wird das Ergebnis, wenn möglich bis zu den Sommerferien, der Arbeitsgruppe unterbreitet werden.

Es wird erwartet, dass die beantragten rechtlichen Änderungen der Anhänge F und G zum COTIF 1999 so formuliert sein werden, dass sie vom Revisionsausschuss der OTIF wenn möglich bei einer Tagung im Herbst 2005 formell angenommen werden können. Andere von der Arbeitsgruppe angenommene

grundsätzliche Beschlüsse können vom Fachausschuss für technische Fragen formell angenommen werden, wenn dieser seine Arbeit nach dem Inkrafttreten des COTIF 1999 aufgenommen hat.

Das überarbeitete Konzept ist der gegenwärtigen Situation, in der die EU ihre Gesetzgebung zur Interoperabilität und Sicherheit durch Richtlinien und TSI (technische Spezifikationen) umgesetzt hat, angepasst. Die Überarbeitung wird sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglied der EU sind, über ein COTIF-System verfügen werden, das mit den EU-Regelungen voll kompatibel ist.

Andere Mitgliedstaaten der OTIF könnten sich jedoch für eine weniger anspruchsvolle Spezifikationsebene als die TSI entscheiden, was durch die Schaffung verschiedener Varianten des COTIF-Zulassungssystems möglich sein wird. Fahrzeugzulassungen auf einer höheren Ebene werden auch auf niedrigeren Ebenen gültig sein, wobei dies umgekehrt nicht automatisch der Fall sein wird. Innerhalb jeder Ebene wird eine gegenseitige Anerkennung der ausgestellten Zulassungen bestehen.

Die EU-Ebene wird die COTIF-Basisebene bilden, die für die Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglied der EU sind, zwingend anzuwenden sein wird; den anderen Mitgliedstaaten der OTIF wird die Basisebene zugeordnet werden, es sei denn, sie formulieren einen Vorbehalt und wählen eine tiefere Ebene. Die COTIF-Basisebene wird die angenommenen EU TSI als ihre Spezifikationen verwenden.
(Übersetzung)

Weitere Tätigkeiten

Ausbildungskurs

Kairo, 22.-26. November 2004

Um die Anwendung des Einheitsrechts in arabischsprachigen Staaten zu fördern, pflegt die OTIF regelmäßige Kontakte mit dem Arabischen Eisenbahnverband (UACF) (s. Zeitschrift 4/2003, S. 81 und 3/2004, S. 57). Darüber hinaus werden gemeinsam Ausbildungskurse veranstaltet. Der letzte für diese Sprachregion bestimmte Kurs fand vor fünf Jahren in Tunesien statt (s. Zeitschrift 6/1999, S. 506). Dank einem von der Schweiz zur Deckung der Aufenthaltskosten der Teilnehmer gewährten Beitrag konnte diesmal ein Ausbildungskurs betreffend das

System des internationalen Eisenbahnrechts COTIF und zusammenhängende Gebiete vom 22. bis 26. November 2004 in Kairo veranstaltet werden.

33 Teilnehmer aus acht Staaten (Marokko, Algerien, Tunesien, Ägypten, Sudan, Jordanien, Syrien und Irak) nahmen an diesem Kurs teil.

Das Hauptziel des Kurses war es einerseits, das neue COTIF in der Fassung des Änderungsprotokolls 1999 (COTIF 1999) mit seinen Anhängen noch vor dessen Inkrafttreten den Eisenbahnfachleuten aus den arabischsprachigen Mitgliedstaaten der OTIF vorzustellen und andererseits den Eisenbahnfachleuten aus weiteren Staaten in der Region, die nicht Mitgliedstaaten der OTIF sind, das COTIF und die Vorteile eines modernen, flexibel ausgestalteten Einheitsrechtes aufzuzeigen.

Das Sekretariat der OTIF bestritt zehn Vorträge, die sich auf das Hauptthema - das COTIF 1999 - bezogen, mit eigenem Personal. Zudem ist es gelungen, Mitarbeiter der Europäischen Kommission, des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), der Internationalen Privatwagen-Union (UIP), der European Intermodal Association (EIA), des Verbandes der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) und zweier Eisenbahnunternehmen, der SNCF International und der RENFE, als Referenten zu gewinnen.

Die Ausführungen des Vertreters der Europäischen Kommission zum Thema „Bahnreform in Europa: das neue Rahmenregelwerk“ erleichterten das Verständnis der Entwicklungen im Eisenbahnbereich, die auch dem neuen COTIF zugrunde liegen. Der Beitrag des CIT war der Umsetzung des neuen COTIF auf praktischer Ebene gewidmet; es ging daraus hervor, dass der Schwerpunkt der Arbeiten des CIT dabei bei der Standardisierung der verschiedenen vertraglichen Beziehungen liegt. Das Thema Qualität des Schienenverkehrs wurde mehrfach angesprochen.

Ein höchst interessanter Vortrag eines Vertreters des Gaststaates erlaubte allen Teilnehmenden einen Überblick über die Geschichte und den aktuellen Stand der Eisenbahninfrastruktur in Ägypten, das Rollmaterial, die eindrucklichen Ergebnisse der laufenden Renovationsarbeiten und die noch bevorstehenden Investitionen. Der Generalsekretär des Arabischen Eisenbahnverbandes stellte in seinem Referat die Ziele und die Tätigkeiten des Verbandes vor.

Weitere aufschlussreiche Referate waren den praktischen Problemen beim Einsatz von Privatwagen, dem

intermodalen Verkehr allgemein, der Bedeutung des intermodalen Verkehrs für die Mittelmeerregion und den Mittleren Osten sowie den Aktivitäten der UIC im Mittleren Osten gewidmet. Dank einer ausgezeichneten Präsentation gehörten die Themen aus dem technischen und wirtschaftlichen Bereich („Herausforderungen des internationalen Verkehrs an den Betrieb der Eisenbahnen“, „Unterhalt des Rollmaterials bei der SNCF“ und „Globale Trends in der Eisenbahnherstellerindustrie“) zu den attraktivsten im Programm.

Den Teilnehmern stand eine vollständige Dokumentation in arabischer Fassung zur Verfügung, die alle Präsentationen und zusätzliches Grundlagenmaterial umfasste. Dies ist ein Verdienst der UACF, die auch einen Großteil der mit der organisatorischen Vorbereitung verbundenen Arbeiten ausgeführt hatte.

Die lebhaften Diskussionen während des gesamten Kurses haben bestätigt, dass der Kurs den Bedürfnissen der Teilnehmer entsprach. Den Organisatoren aus der UACF und aus den Ägyptischen Nationalen Eisenbahnen gebührt Dank dafür, dass der Kurs in einer angenehmen Atmosphäre durchgeführt werden konnte. Am Rande des Kurses wurden nützliche Kontakte geknüpft, die sich nun weiter entwickeln können.

Es ist nicht zu leugnen, dass es derzeit nur sehr wenige internationale Verkehre in Nordafrika und im Nahen Osten gibt, auf die das COTIF bereits Anwendung findet oder in naher Zukunft finden könnte. Die internationalen Verbindungen (Verknüpfung der Eisenbahnnetze) müssten erst geschaffen und bestehende Hindernisse (geschlossene Grenzen) beseitigt werden. Nichtsdestoweniger ist das Interesse der Fachleute am COTIF vorhanden. Es besteht die Hoffnung, dass die Grenzübergänge für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Algerien und seinen Nachbarstaaten wieder geöffnet werden und dass die Lücken zwischen den Eisenbahnnetzen in Nordafrika allmählich geschlossen werden. Die UACF setzt sich dafür ein.

Die Teilnahme des Irak am Kurs lässt die Hoffnung aufkommen, dass Vorbereitungen zur Wiederaufnahme des internationalen Verkehrs getroffen werden. Das entsprechende Fachwissen, wie es durch diesen Kurs vermittelt wurde, gehört dazu.

OTIF – UNIDROIT

Seminar

Mexico City, 11./12. Oktober 2004

Das Seminar mit dem Titel “The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment, its Aircraft Protocol and the future Rail Protocol: an opportunity for Governments and Industry” wurde gemeinsam vom UNIDROIT, der Regierung Mexikos, der OAS, dem Centro Mexicano de Derecho Uniforme und der OTIF organisiert. Es fand unter grosser Beteiligung im Ex-Collegio de la Santa Cruz, dem Sitz des Centro Mexicano de Derecho Uniforme, statt. Die Regierung Mexikos war bei der Eröffnungssitzung durch den mexikanischen Aussenminister Dr. Luis Ernesto Derbez Bautista vertreten. Den Vorsitz führten abwechselnd Frau Dra Maria del Refugio Gonzalez Dominguez, Titular de la Unidad de Coordinacion juridica y informacion documental, als Vertreterin des Aussenministeriums, Herr Prof. Dr. Herbert Kronke (UNIDROIT), Herr Prof. Dr. Jorge Sanchez Cordero, Direktor des Centro Mexicano de Derecho Uniforme, und Herr Dr. Gerfried Mutz (OTIF).

Nach der Eröffnungssitzung gab der Generalsekretär des UNIDROIT, Prof. Kronke, im einleitenden Teil der Veranstaltung einen Überblick über die Ziele und die Grundzüge des Übereinkommens von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung. Jeffrey Wool, der Sekretär der Aviation Working Group, stellte die Ziele und die Grundzüge des Luftfahrtprotokolls zum Übereinkommen dar und berichtete über den derzeitigen, weit fortgeschrittenen Stand der Arbeiten zur Einrichtung des Internationalen Registers, dessen Sitz sich in Irland befindet. Mittlerweile haben auch die Vereinigten Staaten das Luftfahrtprotokoll bereits ratifiziert.

Weitere Präsentationen behandelten die Grundsätze des „asset based financing“ aus der Sicht der Kreditgeber und –nehmer, die Bedeutung des Übereinkommens für Lateinamerika und das Interamerikanische Modellgesetz betreffend Sicherungsgeschäfte („secured transactions“).

Ein wichtiger Teil des Seminars war dem künftigen Eisenbahnprotokoll gewidmet. Der Vorsitzende der Rail Working Group, Herr Howard Rosen, gab zunächst einen Überblick über die Konzeption und die besonderen Probleme, die mit diesem Protokoll verbunden sind, wie z. B. das Problem des öffentlichen Dienstes und des Konkurses, das Bestehen regionaler Systeme und deren Einbindung in das Internationale

Register, die Identifizierung des rollenden Eisenbahnmaterials u. s. w., und ging auch näher auf die von den gemeinsamen Tagungen der Regierungsexperten vorgeschlagenen Lösungen ein. Das praktische Interesse am künftigen Eisenbahnprotokoll beleuchteten anschließend sowohl ein Vertreter der Produzenten als auch ein Vertreter der Geldgeber.

Der letzte Teil des Seminars war Spezialthemen des künftigen Eisenbahnprotokolls gewidmet. Dabei behandelte der Vertreter der OTIF verschiedene Fragen des Registrierungssystems, insbesondere das Verhältnis zwischen der Aufsichtsbehörde und dem Registerführer sowie die besondere Rolle, die der OTIF in diesem Zusammenhang zugeordnet ist. Der Ko-Vorsitzende der Registry Task Force, Herr Peter Bloch (USA) beschäftigte sich im Besonderen mit der Integration bestehender Register. Eine Round Table Diskussion bildete den Abschluss.

Das Kolloquium fand in englischer und spanischer Sprache statt. Dank der hervorragenden Organisation, für die sowohl dem Sekretariat des UNIDROIT als auch dem Centro Mexicano de Derecho Uniforme in dieser Zeitschrift aufrichtig gedankt sei, und dem Interesse der zahlreich erschienen Teilnehmer war dem Kolloquium ein grosser Erfolg beschieden. Auch dieses Seminar leistete einen Beitrag dazu, dass der notwendige politische Druck für eine rasche Abhaltung der geplanten diplomatischen Konferenz sichergestellt wird.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“

58. Tagung

Genf, 27. Oktober 2004

Die Tagungen der beiden Arbeitsgruppen „Eisenbahnen“ der ECE/UNO und der CEMT fanden erstmals kombiniert und unter gleichem Vorsitz statt, wobei die CEMT-Sitzung aufgeteilt war in eine ordentliche Tagung und einen Workshop zum Thema „Infrastructure Charges“ (s. S. 91).

Dieses Zusammengehen war nach Vorbereitungen durch

die Sekretariate in Genf und Paris vor einem Jahr beschlossen und vom Zentralamt begrüßt worden (s. Zeitschrift 1/2004, S. 12).

Erstmals beteiligt, primär mit Blick auf die Arbeiten der ECE/UNO-Arbeitsgruppe, waren Vertreter aus den Staaten des Kaukasus und Zentralasiens, während die Beteiligung der Europäischen Staaten nicht vollständig war. Daraus lässt sich allerdings noch kein generelles Nachlassen eines Beteiligungswillens ablesen.

Die Tagung der ECE/UNO-Arbeitsgruppe, die am Anfang der kombinierten Veranstaltung stand, behandelte eine breite Palette von Themen mit offensichtlich verstärkter Ausrichtung auf den ganzen Raum Europa/Asien. Das Schwergewicht lag auf Informationen mit Einbezug von regelmäßigem Monitoring. Als Grundlagen dienen Umfragen bei den Mitgliedstaaten, die durch das Sekretariat bzw. die Direktion Verkehr der ECE/UNO ausgewertet werden. So entstanden einige recht substantielle und interessante Dokumente. Zum Programm gehörte selbstverständlich auch der Status betreffend Abkommen bzw. Projekte, die von Genf lanciert worden waren und von dort aus betreut werden (AGC/AGTC; TER (Projektleitung in Budapest)). Als neue Aktion im Bereich Erleichterung des Grenzübergangs stand eine internationale Konferenz 2006 zur Debatte, die Maßnahmen hauptsächlich im Raum der OSShD und an den Schnittstellen zur EU zum Thema haben wird.

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Gruppe Eisenbahnen

Genf, 28./29. Oktober 2004

Die ordentliche Tagung der CEMT-Arbeitsgruppe fand im Anschluss an die Tagung der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ der ECE/UNO in Genf statt. Sie war nur von kurzer Dauer und brachte die Neuausrichtung dieser CEMT-Arbeitsgruppe deutlich zum Ausdruck: Sie wird sich auf Schwerpunkthemen konzentrieren, die primär außerhalb der ordentlichen Tagungen der Gruppe mit besonderen Mitteln bearbeitet werden und in der Gruppe zur Vorbereitung der Ministerkonferenz der CEMT vorliegen. Damit soll Input von Seiten der Eisenbahninteressen in Konkurrenz mit den Interessen anderer Verkehrsträger geleistet werden. Aktuell ist eine OECD/CEMT Untersuchung über die russische Bahnreform, die abgeschlossen werden konnte, und eine sich voll in Bearbeitung

befindliche vertiefte Situationsanalyse zum Thema „Infrastructure Charges“.

Zum letzteren Thema fand schließlich, und mit dem größten Zeitaufwand, ein Workshop statt. Nachdem ein erster Schritt bereits eine gewisse Anzahl Beiträge zur Situation in einzelnen Staaten gebracht hatte und nachdem durch beauftragte externe Fachleute bereits eine erste Bearbeitung vorgenommen worden war, wird im Zentrum der weiteren Bearbeitung ein sehr detaillierter Fragebogen stehen, um schließlich zu einer vertieften und möglichst vollständigen Lageanalyse zu kommen, die als Grundlage für Vorschläge zu Händen der Ministerkonferenz dienen kann. Als Zwischenergebnis lässt sich festhalten, dass eine sehr große Meinungs- und Lösungsvielfalt besteht, was es nicht leicht machen wird, der Ministerkonferenz geeignete Harmonisierungsvorschläge zu unterbreiten. Dies muss indessen nach allgemeiner Überzeugung das Ziel sein.

Aus Sicht der OTIF drängt sich folgender Kommentar auf:

Die neue Arbeitsweise der beiden Arbeitsgruppen (s. S. 90) und die je eingeschlagenen Wege sind aus Sicht der OTIF positiv zu werten. Damit sollte eine gute Basis entstehen, um die Entwicklung und Bedürfnisse der Eisenbahnen aus der Sicht der staatlichen Ebene im internationalen Kontext zu verfolgen. Dies sollte selbstverständlich im Kontext der Rollen der EU und der CEMT sowie der OSShD geschehen. Hauptaufgabe der ECE/UNO-Arbeitsgruppe sollte somit sein, als Informationsplattform und Träger periodischen Monitorings in den verschiedenen wichtigen Fragen wirken, während die CEMT-Arbeitsgruppe sich auf vertiefte Analysen im Vorfeld von Aktionsvorschlägen zu Händen der CEMT-Ministerkonferenz konzentrieren sollte.

Abhandlungen

Reform der Reform des Eisenbahntransportrechts in Europa? *

Prof. Dr. Rainer Freise

A. Einführung

Die Liberalisierung des europäischen Eisenbahnsektors

* Diese Abhandlung wurde auch in der Zeitschrift "Transportrecht", Heft 10/2004, S. 377 ff veröffentlicht.

erfolgt in Schritten. Am 3. März 2004 hat die Europäische Kommission das „dritte Eisenbahnpaket“ vorgelegt¹. Wie seine Vorläufer, das „Eisenbahninfrastrukturpaket“ aus dem Jahre 2001 und das „zweite Eisenbahnpaket“ von 2002/2004², enthält auch das neue Paket Richtlinienvorschläge zum *Ordnungsrecht* der Eisenbahn in Europa: Zum einen geht es um die Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs³ (nachdem die bisherigen Reformpakete sich auf die schrittweise Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs beschränkt hatten), zum anderen um die Festlegung europaweit einheitlicher Vorschriften für die Zertifizierung von Fahrzeugführern (Triebfahrzeugführerschein)⁴.

Neu ist am dritten Eisenbahnpaket, dass es auch Vorschläge zur näheren Ausgestaltung des Eisenbahn*transportrechts* enthält, nämlich einen Verordnungsvorschlag „über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr“⁵ und einen Verordnungsvorschlag „über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr“⁶. Bisher hatte sich das europäische Gemeinschaftsrecht darauf beschränkt, für den Eisenbahnsektor Ordnungsrecht zu setzen und damit den öffentlichen Ordnungsrahmen für die unternehmerische Betätigung der Eisenbahnen in einem zunehmend liberalisierten Eisenbahnmarkt festzulegen. Nach allgemeinem Verständnis handelt es sich bei diesem Ordnungsrecht um Wirtschaftsverwaltungsrecht und damit um öffentliches Recht. Das privatrechtliche, vertragliche Verhältnis zwischen dem Eisenbahnunternehmen und seinen Kunden (den Reisenden und den Absendern von Gütern) blieb davon unberührt.

- 1 Zusammenfassende Darstellung des Pakets in der Mitteilung der Kommission vom 03.03.2004, KOM(2004) 140 endg.
- 2 Zu beiden Paketen *Freise*, *TranspR* 2003, 265 (273 ff). Die eine Verordnung und die drei Richtlinien des zweiten Eisenbahnpakets tragen das Datum des 29. April 2004 und sind veröffentlicht im ABI. EG L 164 vom 30.04.2004, S. 1 bis 172.
- 3 Richtlinienvorschlag zur Änderung der RL 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft – KOM(2004) 139 endg. – mit dem Ziel, ab 1. Januar 2010 die nationalen Schienennetze für den grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr (einschließlich der Kabotage in grenzüberschreitenden Zügen) zu öffnen.
- 4 Richtlinienvorschlag über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal, KOM(2004) 142 endg.
- 5 KOM(2004) 143 endg.
- 6 KOM(2004) 144 endg.

Auch die Statuierung einer Versicherungspflicht als eine von vier Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung an Eisenbahnunternehmen in Mitgliedstaaten der Gemeinschaft durch die Richtlinie 95/18/EG vom 19. Juni 1995⁷ ist ordnungsrechtlicher Natur: Sie betrifft das Verhältnis zwischen dem Antragsteller bzw. Eisenbahnunternehmen einerseits und dem Staat – repräsentiert durch die Genehmigungsbehörde – andererseits; sie betrifft nicht die privatrechtlichen Verträge zwischen dem Eisenbahnunternehmen und seinen Kunden. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass Art. 9 der Richtlinie (RL) 95/18 als Gegenstand der Pflichtversicherung die Deckung der „Unfallhaftpflicht insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Fracht, Post und Dritte nach innerstaatlichem und internationalem Recht“ nennt. Der Nachweis ausreichender Deckung ist weder „Dritten“ noch den Vertragspartnern des Eisenbahnunternehmens zu erbringen, sondern der zuständigen Behörde⁸. Es gibt auch keinen Direktanspruch Geschädigter gegen den Versicherer.

Nun sollen also im dritten Eisenbahnpaket mit den Verordnungsvorschlägen zu den Fahrgastrechten und zur Entschädigung bei Qualitätsmängeln im Schienengüterverkehr erstmals auch gemeinschaftsrechtliche Vorgaben für die Ausgestaltung der Verträge zwischen den Eisenbahnunternehmen und ihren Kunden gemacht und damit wirtschaftsprivatrechtliche Vorschriften erlassen werden.

Die Verordnungsvorschläge der Kommission treffen auf das bestehende internationale Eisenbahntransportrecht in Gestalt des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980⁹ mit seinen Anhängen CIV (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck) und CIM (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern). Das COTIF ist 1999 durch das Protokoll von Vilnius¹⁰

reformiert und u. a. um einen Anhang CUI (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr) erweitert worden. Mit dem Inkrafttreten des reformierten COTIF wird für das Jahr 2005 gerechnet.

Die Europäische Gemeinschaft bereitet ihren Beitritt zum COTIF vor¹¹ mit der Folge, dass dann nicht nur die einzelnen Mitgliedstaaten der EU Vertragsstaaten des COTIF und nach dessen Art. 1 Mitglieder der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) sind, sondern dass auch die Europäische Gemeinschaft als „Regionale Organisation für wirtschaftliche Integration“ (Art. 38 COTIF) diesen Status erhält. Der Beitritt kann erst vollzogen werden, wenn das COTIF 1999 in Kraft getreten ist.

Die Europäische Kommission knüpft bei ihren Vorschlägen zum internationalen Eisenbahntransportrecht allerdings weniger an das bestehende COTIF an – dessen Vorschriften werden als nicht ausreichend für den Schutz der Fahrgäste angesehen¹² –, sondern ganz bewusst¹³ an eine Entwicklung, die im Luftverkehr schon vor mehreren Jahren begonnen hat¹⁴, dort allerdings bisher beschränkt auf die Beförderung von Fluggästen und erst seit neuestem erweitert auf den Gepäckverkehr¹⁵.

Führen die Verordnungsvorschläge der Kommission zu einer Reform der COTIF-Reform oder sind sie gar der Anfang vom Ende des internationalen Eisenbahn-

7 Richtlinie „über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen“, ABl. EG L 143 vom 27.06.1995, S. 70, geändert durch die RL 2001/13/EG vom 26.02.2001, ABl. EG L 75 vom 15.03.2001, S. 26.

8 Vgl. in Deutschland § 3 Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftPflV – vom 21.12.1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.06.2002 (BGBl. I 2191). Diese innerstaatliche Verordnung dient u. a. der Umsetzung der RL 95/18. – Zu Fragen der Pflichtversicherung gegenüber Fahrgästen siehe auch unten D II 1 f und E II 1 f.

9 BGBl. 1985 II 130; BGBl. 1992 II 1182.

10 Protokoll vom 03.06.1999, BGBl. 2002 II 2140, 2142 – noch nicht in Kraft –.

11 Vgl. KOM(2003) 696 endg. vom 17.11.2003.

12 Mitteilung KOM(2004) 140 endg., S. 8.

13 Vgl. Mitteilung KOM(2004) 140 endg., S. 9; VO-Vorschlag KOM(2004) 143 endg., S. 3 und 7 bis 9; außerdem Mitteilung der Kommission vom 07.05.2002 „Verbraucherpolitische Strategie 2002 – 2006“, KOM(2002) 208 endg., S. 18; Konsultationspapier der Generaldirektion Energie und Verkehr vom 04.10.2002; S. 5.

14 Vgl. VO (EWG) Nr. 295/91 vom 4. Februar 1991 über Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr, ABl. EG L 36 vom 08.02.1991, S. 5; außerdem VO (EG) Nr. 2027/97 vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (von Fluggästen), ABl. EG L 285 vom 17.10.1997, S. 1 (= Ursprungsfassung).

15 Vgl. VO (EG) Nr. 889/2002 vom 13. Mai 2002 zur Änderung der VO 2027/97 – mit Erweiterung deren Titel auf die „Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr“; – außerdem zum Personenverkehr neuestens VO (EG) Nr. 261/2004 vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der VO (EWG) Nr. 295/91, ABl. EG L 46 vom 17.02.2004, S. 1; die VO 261/2004 tritt nach ihrem Art. 19 am 17. Februar 2005 in Kraft.

transportrechts, das über die EU und Europa hinaus Bedeutung hat? Diesen Fragen will der Beitrag am Beispiel der Haftungsregeln gemäß den Kommissionsvorstellungen einerseits und COTIF/CIV andererseits nachgehen.

B. Gang der Darstellung

Die folgende Darstellung beschränkt sich auf den Verordnungsvorschlag der Kommission über Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (im Folgenden: VO-Vorschlag oder Kommissionsvorschlag), weil auf dem Gebiet des Personenverkehrs am ehesten Parallelen oder Unterschiede in der Entwicklung von Eisenbahn- und Luftverkehrsrecht in der EU aufgezeigt werden können. Bei mittleren Reiseweiten sind die beiden Verkehrsträger Wettbewerber, so dass die Ausgestaltung ihres jeweiligen Beförderungsrechts auch Auswirkungen auf ihr Wettbewerbsverhältnis zueinander haben kann.

Zunächst wird der wesentliche Inhalt des VO-Vorschlags kurz vorgestellt und einer ersten Einschätzung unterzogen (C), dann folgt ein Vergleich der haftungsrechtlichen Vorstellungen des VO-Vorschlags mit dem bereits vorhandenen Luftbeförderungsrecht in Europa (D). Im Anschluss daran wird den Haftungsbestimmungen des VO-Vorschlags das internationale Eisenbahnpersonenbeförderungsrecht in Gestalt der „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV)“ in der Fassung von 1999 gegenübergestellt (E). An eine kritische Würdigung des VO-Vorschlags (F) schließen sich eigene Vorschläge für gemeinschaftsrechtliche Vorschriften zur Ausfüllung oder Ergänzung der CIV 1999 an (G).

C. Wesentlicher Inhalt des Kommissionsvorschlags über Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr

Der VO-Vorschlag KOM(2004) 143 vom 3. März 2004 zielt im Wesentlichen darauf ab, den Verbraucherschutz auf dem Gebiet des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs getreu der verbraucherpolitischen Strategie 2002-2006 der Gemeinschaft zu erhöhen und die Qualität und Effektivität grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrsleistungen zu verbessern, um dazu beizutragen, den Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen¹⁶.

16 Vgl. Erwägungsgründe 1 und 2 des VO-Vorschlags KOM(2004) 143 endg.

I. Überblick über die Regelungsbereiche

Der Kommissionsvorschlag behandelt folgende Themen:

- Gegenstand und Anwendungsbereich der Verordnung: Festlegung der Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr innerhalb der Gemeinschaft und mit einem Drittland, wenn die Gemeinschaft ein Abkommen über den Eisenbahnverkehr mit diesem Land geschlossen hat (z. B. mit der Schweiz); Beschränkung der Anwendung der Verordnung auf Eisenbahnunternehmen, denen eine Genehmigung nach der RL 95/18/EG erteilt wurde (Art. 1 Abs. 1 und 2¹⁷);
- Geltung außerdem für computergesteuerte Informations- und Buchungssysteme für den Eisenbahnverkehr, wenn diese Systeme innerhalb der Gemeinschaft angeboten oder genutzt werden (Art. 1 Abs. 3);
- Informationspflichten für Eisenbahnunternehmen und Reiseveranstalter gegenüber den Fahrgästen und der Öffentlichkeit sowie Verpflichtung von „Systemverkäufern“, Eisenbahnunternehmen Zugang zu Reiseinformationssystemen zu verschaffen (Art. 3, 5, 37);
- Beförderungsvertrag und Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen; Kooperationspflichten der Eisenbahnunternehmen beim Angebot von Durchgangsfahrkarten (Art. 4, 6);
- Haftung des Eisenbahnunternehmens für Tod und Verletzung von Fahrgästen, für Gepäck und Verspätung; Versicherungspflicht zur Deckung von Schadensersatzansprüchen (Art. 7 bis 10);
- Schadensersatz und Vorauszahlungen; bei Verspätungen und Zugausfall neben dem Ersatz von Folgeschäden auch Ausgleichszahlungen, Fahrpreiserstattung oder Weiterbeförderung sowie Betreuung der Fahrgäste (Art. 11 bis 17);
- Haftung im Eisenbahnfahrverkehr und im Schienenersatzverkehr (Art. 18);

17 Artikel ohne Zusatz sind solche des VO-Vorschlags KOM(2004) 143 endg.

- Haftung aufeinanderfolgender und durchführender Eisenbahnunternehmen (Art. 19 und 20);
- Haftung des Eisenbahnunternehmens für sein Personal und für Erfüllungsgehilfen, zu denen auch das Personal von Infrastrukturbetreibern gerechnet wird (Art. 21);
- Anspruchskonkurrenz und Anspruchskumulierung (Art. 22);
- Anspruchsverjährung (Art. 23);
- Regressrecht; Anspruch auf Ausgleichszahlung gegenüber dem Infrastrukturbetreiber (Art. 24);
- Ausschluss von Verzichtserklärungen und Haftungseinschränkungen; Zulässigkeit von den Fahrgast begünstigenden Vertragsbedingungen (Art. 25);
- Haftungsbefreiung (Art. 26);
- Beförderungs- und Betreuungspflicht für Eisenbahnunternehmen, Reiseveranstalter und Bahnhofsbetreiber gegenüber Personen mit eingeschränkter Mobilität (Art. 27 bis 31);
- Qualität und Sicherheit des Verkehrsdienstes einschließlich Dienstqualitätsnormen; Bestimmung der Adressaten von Haftungsansprüchen (Art. 32 bis 35);
- Fahrgastpflichten (Art. 36);
- Durchsetzung der Verordnung durch nationale Durchsetzungsstellen (Art. 38 und 39);
- Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Festlegung von Strafvorschriften für Verstöße gegen die Bestimmungen der Verordnung: „Die Strafen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein“ (Art. 40).

II. Erste Einschätzung des Kommissionsvorschlags

1. Titel, Struktur und Inhalt

Entgegen seinem Titel¹⁸ regelt der VO-Vorschlag nicht nur Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, sondern auch den Zugang der Eisenbahnunternehmen zu Reiseinformationssystemen sowie das Verhältnis von Eisenbahnunternehmen zueinander (insbesondere Kooperationspflichten bei der Erteilung von Reiseinformationen, beim Angebot von Durchgangsfahrkarten, bei der Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und bei der Bearbeitung von Beschwerden); auch für Reiseveranstalter und Bahnhofsbetreiber werden Pflichten genannt.

Damit enthält der Kommissionsvorschlag nicht nur Regelungen zum Vertragsverhältnis Eisenbahnunternehmen – Kunde, sondern auch Ordnungsrecht, z. B. zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs. Die Kommission begnügt sich allerdings mit einigen sehr allgemein gehaltenen Hinweisen und Anforderungen, die im Grunde nur die Qualität von Programmsätzen haben: „Die Eisenbahnunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um ein hohes Sicherheitsniveau in Bahnhöfen und in den Zügen zu gewährleisten. Sie verhindern eine Gefährdung der Sicherheit der Fahrgäste und treten solchen Risiken wirksam entgegen, wenn sie in ihrem Verantwortungsbereich auftreten“ (Art. 32 Abs. 1); die Eisenbahnunternehmen arbeiten zusammen, „um ein hohes Sicherheitsniveau zu erreichen und aufrechtzuerhalten und Informationen über vorbildliche Praktiken zur Verhinderung von Aktivitäten, die geeignet sind, das Sicherheitsniveau zu beeinträchtigen, auszutauschen“ (Art. 32 Abs. 2); „Die Eisenbahnunternehmen legen Dienstqualitätsnormen für grenzüberschreitende Verkehrsdienste fest und wenden ein Qualitätsmanagementsystem zur Aufrechterhaltung der Dienstqualität an. Die Dienstqualitätsnormen haben mindestens die in Anhang IV aufgeführten Bereiche abzudecken“ (Art. 33 Abs. 1). Der Anhang IV nennt lediglich Stichworte wie etwa „Informationen und Fahrkarten“, „Pünktlichkeit der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste“, „allgemeine Grundsätze zur Handhabung von Betriebsstörungen“, „Zugausfälle im grenzüberschreitenden Verkehr“, „Sauberkeit“ des Rollmaterials und der Bahnhofseinrichtungen ...“.

Es ist schwer vorstellbar, wie die Mitgliedstaaten in rechtsstaatlich zulässiger Weise der Verpflichtung

18 Vgl. auch *Pohar*, RRA 2004, 194 unter II 2.

nachkommen sollen, Strafvorschriften für Verstöße gegen die Bestimmungen der Verordnung festzulegen und durchzusetzen (Art. 40). Solche Strafvorschriften können sich ja nicht auf Streitigkeiten zwischen Eisenbahnunternehmen und Fahrgast über die Berechtigung eines Schadensersatz-, Ausgleichs-, Erstattungs- oder Betreuungsanspruchs beziehen¹⁹ – dafür sind die Zivilgerichte zuständig -, sondern müssen auf die Durchsetzung der Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen zielen; die aber sind so allgemein gehalten, dass eine Strafbewehrung kaum mit dem Grundsatz „nulla poena sine lege“ zu vereinbaren wäre.

Im Übrigen überrascht es, dass die Kommission in einen VO-Vorschlag über Fahrgastrechte und Fahrgastpflichten überhaupt Sicherheitsanforderungen an die Eisenbahnunternehmen aufnimmt. Die gerade in Kraft getretene Richtlinie über Eisenbahnsicherheit²⁰ verfolgt das Ziel, „die einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit neu zu ordnen und zusammenzuführen“²¹. Daher werden Sicherheitsanforderungen in früheren Richtlinien gestrichen. Jetzt hingegen werden an einer Stelle, an der man es am wenigsten erwartet, neue Sicherheitsvorschriften ins Auge gefasst.

Auch in anderer Hinsicht stößt der VO-Vorschlag auf Bedenken²²: Die detaillierten Vorschriften über Informationspflichten, Verfügbarkeit von (Durchgangs-) Fahrkarten und Buchungen, Fahrgastbetreuung und Beschwerdeverfahren schaffen umfangreiche Kooperationspflichten zwischen Eisenbahnunternehmen und gängeln diese in einer Weise, die mit dem Ziel der europäischen Eisenbahn-Reformpakete, auch den Eisenbahnverkehr in Europa unternehmerisch, marktmäßig und wettbewerbsfähig auszurichten, nicht vereinbar ist.

Auf die ordnungsrechtlichen Aspekte des VO-Vorschlags soll hier nicht weiter eingegangen werden; ebensowenig auf die Frage, ob eine gemeinschaftsrechtliche Kompetenz zur Regelung aller in dem VO-Vorschlag erfassten Materien besteht. Das wird hier einmal unterstellt. Auch die Frage, ob die Nichtbeachtung des von den Mitgliedstaaten der EU mit in Kraft gesetzten internationalen Übereinkommens

COTIF/CIV völkerrechtswidrig ist, soll hier nicht behandelt werden. Dieser Beitrag konzentriert sich darauf, die beförderungsrechtlichen Haftungsbestimmungen des VO-Vorschlags mit den einschlägigen Bestimmungen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts und des in Europa geltenden Luftrechts inhaltlich zu vergleichen.

Auch die eher en passant erfolgende Erstreckung der Anwendbarkeit des VO-Vorschlags auf Reiseveranstalter und Bahnhofsbetreiber wird hier nicht thematisiert. Außerdem werden für die Zwecke dieses Beitrags (Vergleich von materiellen Haftungs- und Gewährleistungsvorschriften) „Eisenbahnunternehmen mit Genehmigung nach RL 95/18/EG“ (so Art. 1.2) und „Beförderer“ im Sinne der CIV (vgl. Art. 3 CIV 1999) gleichgestellt; dabei wird nicht verkannt, dass es Unterschiede zwischen beiden gibt und dass dieses Thema einer Behandlung wert ist, - wie im Luftverkehr bei der Unterscheidung von „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ (VO 2027/97, VO 261/2004) und „Luftfrachtführer“ (Montrealer Übereinkommen).

2. Verhältnis zur CIV

In keinem Artikel enthält der VO-Vorschlag irgendeinen Hinweis auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV), obwohl die CIV 1980 für alle EU-Mitgliedstaaten, die über eine Eisenbahn verfügen – außer Estland -, in Kraft ist und als reformierte CIV 1999 vor dem Inkrafttreten steht (voraussichtlich 2005). Wenn der VO-Vorschlag Gesetzeskraft erlangt, wird die Verordnung neben dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) mit seinem Anhang CIV stehen. Was das für Folgen hat, wird weiter unten erläutert²³.

Lediglich in Erwägungsgrund 12 beruft sich der VO-Vorschlag neben dem Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See²⁴ auch auf die CIV, um seine Auffassung zu stützen, dass die Haftung des Eisenbahnunternehmens vorrangig sei, „wenn die Personenbeförderung als Teil der Bahnreise oder aufgrund vorübergehender Änderungen mit anderen Verkehrsmitteln erfolgt, insbesondere mit See- und Binnenschiffen.“ Im VO-Vorschlag selbst hat diese Auffassung in Art. 18 ihren Niederschlag gefunden. Der von der Kommission in Erwägungsgrund 12 zitierte Art. 1 Abs. 3 CIV 1999 sieht die Anwendung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts auf ergänzende

19 Vgl. auch *Pohar*, RRA 2004, 194 (198 vor IV).

20 RL 2004/49/EG vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinien 95/18 und 2001/14, Abl. EG L 164 vom 30.04.2004, S. 44.

21 Erwägungsgrund 54 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

22 Vgl. auch *Pohar*, RRA 2004, 194 (198).

23 Siehe unten E I.

24 Dazu *Czerwenka*, RRA 2003, 158 ff.

Beförderungen zur See oder ergänzende grenzüberschreitende Beförderungen auf Binnengewässern allerdings nur vor, sofern die Beförderung zur See oder auf Binnengewässern auf *eingetragenen* „CIV-Linien“ erfolgt; und Art. 31 § 2 CIV 1999 konkretisiert, dass die Haftungsbestimmungen der CIV dann anzuwenden sind, wenn der Reisende den Unfall auf dem Fährschiff *im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb* erleidet. Hier zeichnet sich eine der zahlreichen Anwendungsfragen zu EG-Verordnung und COTIF/CIV ab, wenn beide nebeneinander treten.

Die Kommission scheint sich dieser Probleme nicht bewusst zu sein. Das wird verständlich, wenn man erfährt, was sie vom internationalen Eisenbahnrecht COTIF/CIV hält. In ihrer Mitteilung zum dritten Eisenbahnpaket heißt es dazu²⁵: „Dieses Übereinkommen regelt im Wesentlichen die Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen (und nicht zwischen dem Fahrgast und den Eisenbahnunternehmen). ... und schließlich schafft das IÜP (gemeint ist die heutige CIV) als internationales Übereinkommen kein für den Reisenden direkt geltendes Recht“.

Beide Aussagen der Kommission treffen nicht zu: In erster Linie regelt die CIV die Beziehungen zwischen dem Reisenden und der Eisenbahn (das ergibt sich schon aus dem Titel der CIV, der auf den Beförderungsvertrag hinweist, vor allem aber aus den meisten ihrer Vorschriften); die Beziehungen zwischen den „Beförderern“ untereinander regelt die CIV 1999 erst am Schluss in den Artikeln 61 bis 64, und zwar überwiegend abdingbar. Und wie die meisten multilateralen völkerrechtlichen Übereinkommen zum internationalen Verkehr schafft die CIV durch ihr Inkrafttreten in den Vertragsstaaten unmittelbar geltendes Recht²⁶. Die Kommission misst hier offensichtlich internationalen verkehrsrechtlichen Übereinkommen nur die Wirkung von EG-Richtlinien zu, die in den Mitgliedstaaten erst noch umzusetzen sind; tatsächlich haben diese Übereinkommen aber die gleiche Wirkung wie EG-Verordnungen (vgl. Art. 249 Abs. 2 EGV): Sie sind verbindlich und gelten unmittelbar in jedem Vertragsstaat.

Ehe auf Überschneidungen und mögliche Konflikte

25 KOM(2004) 140 endg., S. 8 unter 3.1 „Unzureichender internationaler Rahmen“.

26 Der in den Haager Regeln von 1924 zum Seefrachtrecht eingeräumte – und von Deutschland bei der Ratifizierung erklärte – Vorbehalt, das Übereinkommen nicht unmittelbar anzuwenden, sondern seine Vorschriften in das nationale Recht einzuarbeiten, stellt eine Ausnahme dar; vgl. dazu auch Herber (Hrsg), Transportgesetze, 2. Aufl. 2000, S. XVI f.

zwischen dem VO-Vorschlag und der CIV näher eingegangen wird (unten E I), soll zunächst geklärt werden, inwieweit der Vorschlag dem Anliegen der Kommission gerecht wird, den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr stärker nach dem Vorbild des Luftverkehrs zu reformieren. Denn eine Anlehnung an das Luftrecht mag die Begründung sein, wenn der VO-Vorschlag vom internationalen Eisenbahnrecht abweicht.

D. Vergleich des Kommissionsvorschlags mit dem Luftbeförderungsrecht in Europa

Das in Europa geltende Luftbeförderungsrecht besteht im Wesentlichen aus sekundärem Gemeinschaftsrecht (VO 2027/97 i.d.F. 889/2002²⁷ und VO 261/2004²⁸ – letztere gültig ab 17. Februar 2005) und dem Übereinkommen von Montreal (MÜ)²⁹ über die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr.

I. Vergleich der grundsätzlichen Konzeptionen

Die VO 2027/97 neuer Fassung setzt laut ihrem Art. 1 die einschlägigen Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens um und trifft zusätzliche Bestimmungen; außerdem weitet sie den Geltungsbereich dieser Bestimmungen auf Beförderungen im Luftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates aus. Die VO 2027/97 hat demnach eine dreifache Bedeutung: Sie knüpft erstens an das MÜ an, setzt dieses Übereinkommen sogar voraus³⁰ (einer gemeinschaftsrechtlichen „Umsetzung“ des MÜ in den EU-Staaten bedarf es dagegen nicht, weil diese Staaten das MÜ selbst ratifiziert haben³¹). Die VO 2027/97 trifft zweitens

27 Vgl. oben Fn. 14 und 15.

28 Vgl. oben Fn. 15.

29 Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, BGBl. 2004 II 458, 459; für Deutschland in Kraft getreten am 28. Juni 2004, BGBl. I 1027.

30 Denn die VO 889/2002 zur Änderung der VO 2027/97 gilt nach ihrem Art. 2 „frühestens ... ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens von Montreal für die Gemeinschaft.“

31 Für Deutschland siehe oben Fn. 29; vgl. außerdem Beschluss des Rates der EU vom 5. April 2001 über die Genehmigung des MÜ durch die Europäische Gemeinschaft, Art. 2: „Die Ratifikationsurkunde der Europäischen Gemeinschaft wird zur gleichen Zeit hinterlegt wie die Ratifikationsurkunden sämtlicher Mitgliedstaaten.“ – Die Vorstellung, das MÜ sei „umzusetzen“, ist wahrscheinlich auf das bereits geschilderte Missverständnis hinsichtlich der Wirkung internationaler Übereinkommen zurückzuführen (oben C II 2 vorletzter Absatz). Richtig verstanden hat Art. 1 Satz 1 VO 2027/97 n. F. nur deklaratorische Bedeutung;

zusätzliche Bestimmungen zum MÜ auf dem Gebiet der Personen- und Gepäckbeförderung (nicht der Güterbeförderung) und erstreckt drittens das MÜ und die zusätzlichen Bestimmungen auf den innerstaatlichen Luftverkehr in den Mitgliedstaaten, soweit die Personen- und Gepäckbeförderung betroffen ist.

Ganz anders der VO-Vorschlag zum internationalen Eisenbahnpersonenverkehr: Er knüpft nicht an das einschlägige internationale Übereinkommen COTIF/CIV an, sondern tritt unvermittelt daneben, und er beschränkt sich nicht auf den Erlass ergänzender Bestimmungen, sondern er trifft auch – wie noch zu zeigen sein wird – in einer Fülle von Punkten konkurrierende, vom internationalen Eisenbahnrecht abweichende Bestimmungen.

Für die Schaffung eines europäischen Eisenbahnverkehrsrechts schlägt die Kommission also ein grundsätzlich anderes Vorgehen vor als für das Luftverkehrsrecht in Europa. Die Verdrängung des bestehenden internationalen Eisenbahnrechts wäre verständlich, wenn die Kommission sich bei ihrem VO-Vorschlag an ihr Programm hielte, das Eisenbahnrecht nach dem Vorbild des Luftrechts zu reformieren, beide Rechte gewissermaßen auf der Basis des Luftrechts zu harmonisieren. Für das bestehende internationale Eisenbahnrecht wäre daneben kein Platz mehr. Damit ergibt sich die Frage, ob der Kommissionsvorschlag seinem Inhalt nach eine Harmonisierung von Luftverkehrsrecht und Eisenbahnverkehrsrecht bewirkt. Dies wird im Folgenden durch einen Vergleich der wesentlichen materiellen Haftungsvorschriften des VO-Vorschlags mit den entsprechenden Haftungsvorschriften des (von der VO 2027/97 n.F. in Bezug genommenen) Montrealer Übereinkommens geprüft.

II. Vergleich der Regelungsinhalte zur Haftung von Eisenbahnunternehmen und Luftverkehrsunternehmen

1. Haftung für Personenschäden

a) Haftungsbegründung

Der VO-Vorschlag sieht eine Haftung des Eisenbahnunternehmens bei Tod oder körperlicher oder seelischer Verletzung eines Fahrgastes vor (Art. 7.1), das MÜ hingegen nur bei Tod oder Körperverletzung (Art. 17.1 MÜ); rein psychische Schäden sind bewusst nicht als haftungsbegründende Rechtsgutverletzung in das MÜ aufgenommen worden³². VO-Vorschlag und MÜ unterscheiden sich also bereits bei der Aufzählung der ersatzfähigen Schäden.

b) Haftungsbefreiung

Bei Personenschäden bis 220.000 € kommt nach dem VO-Vorschlag als Haftungsbefreiungsgrund nur (mitwirkendes) Verschulden des Fahrgastes oder seiner Rechtsnachfolger in Betracht (Art. 12.2 Satz 1, Art. 26)³³, nach dem MÜ endet die vergleichbar strenge Haftung des Luftfrachtführers bereits bei 100.000 Sonderziehungsrechten (SZR), umgerechnet rund 120.000 €³⁴.

Für den Schaden, der 220.000 € übersteigt, haftet das Eisenbahnunternehmen unbeschränkt, außer es weist nach, dass es nicht schuldhaft gehandelt hat (Art. 12.2 Satz 2). Für den Luftfrachtführer greift ein vergleichbarer Haftungsausschluss bereits ein, soweit der Schaden die genannten 120.000 € übersteigt. Der VO-Vorschlag sieht also nur eine Harmonisierung der Haftungsstruktur vor, belegt Eisenbahnunternehmen im Ergebnis aber mit einer erheblich strengeren Haftung als die Luftverkehrsunternehmen.

konstitutiv ist hingegen die Ratifizierung des MÜ durch die EG und ihre Mitgliedstaaten, vgl. *Bollweg*, ZLW 2000, 439 (450). Wäre eine gemeinschaftsrechtliche Umsetzung des MÜ erforderlich, dann würde sie für dessen Vorschriften zum Güterverkehr noch ausstehen! - *Staudinger/Schmidt-Bendun*, VersR 2004, 971 (972 unter III. 2 und Fn. 21) folgen demgegenüber der Ansicht, die VO 889/2002 setze die einschlägigen Bestimmungen des MÜ in Kraft.

32 *Müller-Rostin*, ZLW 2000, 36 (39 f); *Ruhwedel*, TranspR 2001, 189 (193).

33 Ausführlicher *Schmidt-Bendun*, GPR (Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht) 2003/04 (Heft 4), 193 (197).

34 Im August und September 2004 lag der Wert eines Sonderziehungsrechts des Internationalen Währungsfonds mal über, mal unter 1,20 €. Für alle Umrechnungen in diesem Beitrag wird daher ein Mittelwert von 1 SZR ≈ 1,20 € zugrunde gelegt.

c) **Vorauszahlung**

Bei Personenschäden hat das Eisenbahnunternehmen der schadensersatzberechtigten Person innerhalb von 15 Tagen eine Vorauszahlung zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu leisten; im Todesfall beträgt diese Zahlung mindestens 21.000 € (Art. 13). Nach dem MÜ (Art. 28) in Verbindung mit der VO 2027/97 n. F. (Art. 5) beläuft sich die Vorauszahlungspflicht im Todesfall auf mindestens 16.000 SZR bzw. rund 19.200 €. Zusätzlich wird im Luftrecht klargestellt, dass der Vorschuss kein Haftungsanerkennnis darstellt, mit späteren Schadensersatzleistungen verrechnet und bei fehlender Haftung des Luftfahrtunternehmens oder fehlender Berechtigung des Empfängers zurückgefordert werden kann (Art. 5 Abs. 3 VO 2027/97 n. F.). Eine entsprechende Einschränkung fehlt im VO-Vorschlag zum Eisenbahnverkehr. Auch bei der Vorschusspflicht wird nur der Grundsatz aus dem Luftverkehrsrecht übernommen, die Regelung im Einzelnen aber unvollkommen bzw. strenger zu Lasten der Eisenbahn ausgestaltet³⁵.

d) **Aufeinanderfolgende Eisenbahnunternehmen**

Aufeinanderfolgende Eisenbahnunternehmen (Art. 2 Nr. 22) haften nach dem VO-Vorschlag immer gesamtschuldnerisch (Art. 19), während aufeinanderfolgende Luftfrachtführer wegen eines Personenschadens (oder einer Verspätung des Reisenden) jeweils nur haften, wenn der Unfall (oder die Verspätung) während der Beförderung eingetreten ist, die der betreffende Luftfrachtführer ausgeführt hat (Art. 36 Abs. 1 und 2 MÜ). Die Abweichung vom Luftverkehrsrecht und von allgemeinen transportrechtlichen Grundsätzen schafft für Eisenbahnunternehmen eine beträchtliche Ausweitung und Verschärfung ihrer Haftung, die sachlich nicht verständlich ist³⁶.

e) **„Durchführende“ Eisenbahnunternehmen**

Für die Einschaltung „durchführender“ Eisenbahnunternehmen (Art. 2 Nr. 23) sieht der VO-Vorschlag nur vor, dass das vertragliche Eisenbahnunternehmen weiterhin für die gesamte Beförderung haftet (Art. 20) und dass der

kumulierte Betrag von Ausgleichszahlungen, den das Eisenbahnunternehmen und das durchführende Eisenbahnunternehmen (sowie weitere Ausgleichspflichtige) zu zahlen haben, nicht die in dem VO-Vorschlag festgelegten Höchstgrenzen überschreitet (Art. 22 Abs. 3). Für was, insbesondere für welchen Beförderungsabschnitt, das durchführende Eisenbahnunternehmen haftet, sagt der VO-Vorschlag nicht.

Das MÜ legt demgegenüber in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen des Transportrechts fest, dass der vertragliche Luftfrachtführer für die gesamte im Vertrag vorgesehene Beförderung, der ausführende Luftfrachtführer hingegen nur für die von ihm ausgeführte Beförderung haftet (Art. 40 MÜ). Außerdem regelt es die wechselseitige Zurechnung von Handlungen und Unterlassungen im Verhältnis der beiden Luftfrachtführer sowie die Grenzen wechselseitiger Zurechnung bei besonderen Vereinbarungen des vertraglichen Luftfrachtführers mit dem Kunden (Art. 41 MÜ).

Der Kommissionsvorschlag zum Eisenbahnverkehr ist in dieser Hinsicht unvollständig.

f) **Versicherungspflicht**

Die bestehende Versicherungspflicht für Eisenbahnunternehmen mit EU-weit geltender Betriebsgenehmigung nach der Richtlinie 95/18 wird bezüglich der Haftung für Fahrgäste im VO-Vorschlag konkretisiert (Art 7.2): Der Versicherungsschutz muss ausreichen, alle Berechtigten voll mit den Beträgen zu entschädigen, auf die sie nach dem VO-Vorschlag Anrecht haben; je Fahrgast beträgt der Mindestversicherungsschutz 310.000 €. Damit schließt sich der VO-Vorschlag der Entwicklung im Luftverkehrsrecht an:

Das MÜ sieht vor, dass die Vertragsstaaten ihre Luftfrachtführer verpflichten, sich zur Deckung ihrer Haftung nach dem MÜ angemessen zu versichern (Art. 50 MÜ). Die VO 2027/97 n. F. (Art. 3 Abs. 2) legt unter Bezug auf die VO 2407/92³⁷ fest, dass ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft hinsichtlich der Haftung für Schäden von Fluggästen so versichert sein muss, dass alle schadensersatzberechtigten Personen den vollen Betrag erhalten, auf den sie nach der

35 Vgl. auch die Kritik von *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (195).

36 Kritisch auch *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (197).

37 VO (EWG) Nr. 2407/92 vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, ABl. EG L 240 vom 24.08.1992, S. 1.

VO 2027/97 Anspruch haben. Dies wird konkretisiert durch die VO 785/2004³⁸ (Art. 6 Abs. 1), nach der die Mindestversicherungssumme hinsichtlich der Haftung für Fluggäste grundsätzlich 250.000 Sonderziehungsrechte bzw. rund 300.000 € beträgt.

Die Haftung für Verspätungsschäden soll weder im Eisenbahnverkehr noch im Luftverkehr der Versicherungspflicht unterliegen³⁹.

Die Statuierung von Versicherungspflichten in beförderungsrechtlichen Rechtsvorschriften nimmt zwar zu, sie ist gleichwohl problematisch⁴⁰. Der Nachweis des Bestehens einer Haftpflichtversicherung mit gesetzlich vorgeschriebenem Umfang ist Voraussetzung für die Erteilung einer Genehmigung an den jeweiligen Verkehrsunternehmer. In den ordnungsrechtlichen Vorschriften sind die zu versichernden Personen, Schäden und Deckungssummen festzulegen, letztere zweckmäßigerweise pro Schadensereignis (z. B. „Unfall“). Die Projektion der Versicherungspflicht auf die einzelnen Vertragsverhältnisse zwischen dem Verkehrsunternehmer und seinen Kunden birgt Gefahren, so z. B. die Gefahr, dass geschädigte Dritte außerhalb vertraglicher Beziehungen schlechter behandelt werden als die Vertragspartner des Verkehrsunternehmens. Leider droht jetzt die Fehlentwicklung im Luftverkehr auch den Eisenbahnsektor zu erreichen⁴¹.

g) *Zwischenergebnis*

Der VO-Vorschlag folgt in mehrfacher Hinsicht nicht dem Vorbild des Luftrechts, sondern sieht eine strengere Haftung für Eisenbahnunternehmen vor. Das gilt vor allem für die verschuldensunabhängige Haftung des Eisenbahnunternehmens bis zum Betrag von 220.000 € (statt 120.000 € wie im Luftverkehr) und für die gesamtschuldnerische Haftung aufeinander-

folgender Eisenbahnunternehmen auch für Personen- und Verspätungsschäden. Im Übrigen orientiert sich der VO-Vorschlag zwar an einzelnen Grundsatzentscheidungen des Luftrechts, übernimmt aber nicht die notwendigen Einzelvorschriften zur Durchführung des Grundsatzes und bleibt damit unklar und unvollständig.

2. Haftung für Gepäckschäden

a) *Handgepäck*

Hat der Fahrgast *infolge Unfalls* einen Personenschaden erlitten, so haftet ihm das Eisenbahnunternehmen ohne Verschuldensnachweis auch für sein Handgepäck und seine persönliche Habe, die er bei sich hat (Art. 8.1), und zwar bis zum Betrag von 1.800 € je Fahrgast (Art. 14.1). Als Haftungsbefreiungsgrund kommt wie bei Personenschäden nur Verschulden des Fahrgastes oder seiner Rechtsnachfolger in Betracht (Art. 26).

Geht der Schaden am Handgepäck und der persönlichen Habe in der Obhut des Reisenden nicht mit einem unfallbedingten Personenschaden einher, so haftet das Eisenbahnunternehmen nur, wenn ihm Verschulden nachgewiesen wird (Art. 8.2). Auch in diesem Fall ist die Entschädigung auf 1.800 € je Fahrgast begrenzt (Art. 14.1).

Im Luftverkehr haftet der Luftfrachtführer nach Art 17.2 Satz 3 MÜ für Handgepäck und persönliche Gegenstände nur bei nachgewiesenem Verschulden, und zwar bis zum Höchstbetrag von 1.000 SZR oder rund 1.200 € je Reisenden (Art. 22.2 MÜ). Bei grobem Verschulden des Luftfrachtführers oder seiner Leute entfällt die Haftungsbeschränkung, so dass der Luftfrachtführer den vollen Schaden zu ersetzen hat (Art. 22.5 MÜ). Dieser im Transportrecht allgemein übliche Wegfall der Haftungsbeschränkung bei grobem Verschulden fehlt in dem VO-Vorschlag zum Eisenbahnverkehr.

Damit ergibt sich: Die Haftung für Handgepäck im Eisenbahnverkehr wird von der Kommission für die Fälle fehlenden oder nur leichten Verschuldens des Eisenbahnunternehmens strenger und betragsmäßig höher vorgesehen als im Luftverkehr; im Falle groben Verschuldens des Eisenbahnunternehmens bleibt die Haftungsbeschränkung bestehen, so dass das Eisenbahn-

38 VO (EG) Nr. 785/2004 vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. EG L 138 vom 30.04.2004, S. 1; diese VO tritt am 01.05.2005 in Kraft.

39 Vgl. Art. 9 RL 95/18 (Deckung der Unfallhaftpflicht) und Art. 6 VO 785/2004 nach dem Verständnis des Erwägungsgrundes 14. - In Deutschland ist allerdings eine Erstreckung der Versicherungspflicht auch auf Verspätungsschäden im Luftverkehr vorgesehen.

40 Vgl. Müller-Rostin, VersR 2004, 832 unter III: Art 50 MÜ – ein Fremdkörper im Übereinkommen.

41 Vgl. auch unten E II 1 f.

unternehmen dann günstiger haftet als ein Luftfrachtführer in vergleichbarer Situation.

b) *Reisegepäck*

Für Gepäck in der Obhut des Eisenbahnunternehmens sieht der VO-Vorschlag eine verschuldensunabhängige Haftung des Eisenbahnunternehmens bis zu einem Höchstbetrag von 1.300 € je Fahrgast vor (Art. 9, 14.2). Als Haftungsbefreiungsgrund kommt wiederum nur Verschulden des Berechtigten in Betracht (Art. 26).

Ein Luftfrachtführer haftet für Reisegepäck in seiner Obhut bis zum Betrag von 1.000 SZR/rund 1.200 € je Reisenden; dieser Betrag steht für Handgepäck und Reisegepäck insgesamt nur einmal zur Verfügung und muss für alle etwa zusammentreffenden Schäden ausreichen: Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung (Art. 17.2, 22.2 MÜ). Es gibt mehrere Haftungsbefreiungsgründe: Eigenart des Reisegepäcks oder ein ihm innewohnender Mangel (Art. 17.2 Satz 2 MÜ) oder Verschulden des Berechtigten (Art. 20 MÜ). – Bei grobem Verschulden des Luftfrachtführers oder seiner Leute entfällt auch hier die Haftungsbeschränkung (Art. 22.5 MÜ); anders wiederum der VO-Vorschlag zum Eisenbahnverkehr.

Bei der Reisegepäckhaftung ist der Haftungsmaßstab nach VO-Vorschlag und MÜ gleich: es wird verschuldensunabhängig gehaftet. Das Luftrecht bietet jedoch mehr Haftungsausschlussgründe und sieht einen geringeren Haftungshöchstbetrag vor, der überdies auch für daneben eingetretene Handgepäckschäden reichen muss (MÜ = 1.200 € gegenüber 1.300 + 1.800 € nach dem VO-Vorschlag). Nur bei grobem Verschulden haftet der Luftfrachtführer strenger als das Eisenbahnunternehmen.

c) *Zwischenergebnis*

Auch bei der Haftung für Gepäckschäden folgt der VO-Vorschlag nicht einem luftrechtlichen Vorbild, sondern sieht für Eisenbahnunternehmen strengere Haftungsvoraussetzungen, weniger Haftungsausschlussgründe und höhere Haftungsbeträge vor. Nur im Falle groben Verschuldens reicht die unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers weiter als die beschränkte Haftung des Eisenbahnunternehmens. Vergleichbarkeit der beiden Haftungssysteme ist damit

nicht gegeben, schon gar nicht eine Harmonisierung von Luftrecht und Eisenbahnrecht.

3. Rechte des Reisenden bei Verspätung

a) *im Eisenbahnverkehr*

Unter dem Begriff „Verspätung“ fasst der VO-Vorschlag *Verspätungen*, verspätungsbedingtes *Verpassen eines Anschlusses* und *Ausfall* eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes oder der Gepäckbeförderung zusammen (Art. 10 Abs. 1; Definitionen für Verspätung und Zugausfall in Art. 2 Nrn. 15 und 16).

Aus mehreren zum Teil schwer verständlichen⁴² Bestimmungen des VO-Vorschlags ergibt sich ungefähr folgendes Bild:

42 Vgl. den Wortlaut des Art. 11 in Verbindung mit Art. 10 des VO-Vorschlags:

„Artikel 11 – Folgeschäden

Haftet ein Eisenbahnunternehmen für eine Verspätung, eine zum Verpassen eines Anschlusses führende Verspätung oder einen Zugausfall, haftet das Eisenbahnunternehmen ungeachtet der in Artikel 10 festgelegten Bedingungen für Ausgleichszahlungen bei Verspätungen für Schäden.

Unbeschadet Artikel 16 besteht bei Verspätungen von weniger als einer Stunde kein Anrecht auf Ausgleich von Folgeschäden.

Artikel 10 – Verspätung

Das Eisenbahnunternehmen haftet für eine Verspätung, einschließlich eine zum Verpassen eines Anschlusses führende Verspätung und/oder den Ausfall eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes und/oder der Gepäckbeförderung.

Das Eisenbahnunternehmen haftet nicht für die Verspätung oder den Ausfall eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes, wenn dies durch außergewöhnliche Wetterbedingungen, Naturkatastrophen oder Kriegs- und Terrorakte verursacht wurde.“

Gemeint ist wohl folgendes: Ein Eisenbahnunternehmen haftet für Verspätungen in weitem Sinne, sofern nicht bestimmte Haftungsausschlussgründe vorliegen. Wenn das Eisenbahnunternehmen für Verspätung haftet, weil kein Haftungsausschlussgrund vorliegt, dann hat es Folgeschäden zu ersetzen, sofern nicht die Verspätung weniger als eine Stunde beträgt; unberührt bleibt die Verpflichtung zur Leistung von Ausgleichszahlungen unter den dafür vorgesehenen Bedingungen.

Pohar, RRa 2003, 194 (196), entnimmt aus Art. 11 und 16 sowie aus der Vorschlagsbegründung zu Art. 10, dass die Haftung aus Art. 10 nach der Vorstellung der Kommission lediglich auf „Ausgleichszahlungen“ im Sinne des Art. 17 gerichtet sein soll. Dem steht entgegen, dass die Kommission in der Begründung zu Art. 11 ebenfalls von „Ausgleichszahlungen“ spricht, diesmal aber im Sinne von Schadensersatz für Folgeschäden. – Die Crux liegt darin, dass die Kommission nicht zwischen Gewährleistung und Haftung und nicht zwischen (schadensunabhängigen) Ausgleichszahlungen für Minderleistung und (scha-

Das Eisenbahnunternehmen *haftet* für Verspätungen in dem genannten weiten Sinne, sofern nicht die Verspätung durch außergewöhnliche Wetterbedingungen, Naturkatastrophen oder Kriegs- und Terrorakte verursacht wurde (Art. 10). Die dem VO-Vorschlag vorangestellte „Begründung“ fasst die genannten Haftungsausschlüsse als „außergewöhnliche Umstände“ zusammen⁴³; den gleichen Begriff verwendet Art. 16.1 des VO-Vorschlags im Zusammenhang mit bestimmten Pflichten des Eisenbahnunternehmens bei Anschlussversäumnis oder Zugausfall.

Worauf wird gehaftet?

Zunächst einmal auf den Ersatz von *Folgeschäden*, sofern die Verspätung nicht weniger als eine Stunde beträgt (Art. 11). Unter „Folgeschäden“ versteht der VO-Vorschlag „erhebliche Schäden“ aufgrund Verspätung oder Zugausfalls (Art. 2 Nr. 17); also Schäden, die üblicherweise als Verspätungsschäden bezeichnet werden (nach dem VO-Vorschlag allerdings nur, soweit sie erheblich sind).

Außerdem hat das Eisenbahnunternehmen (oder der Bahnhofsbetreiber!) bei jeder Verspätung in dem genannten weiteren Sinn unentgeltliche *Betreuungsleistungen* zu erbringen (Art. 17): Unterrichtung über die Situation (an sich eine Selbstverständlichkeit), Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit, Hotelunterbringung, falls Übernachtungen notwendig werden, sowie ergänzende oder alternative Beförderungsleistungen. Hier geht es um die Abdeckung des verspätungsbedingten Mehrbedarfs der Fahrgäste an Verpflegung, Unterbringung und Beförderung und damit ebenfalls um Schadensersatz⁴⁴.

Bei verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen (sofern der Zug nicht wegen außergewöhnlicher Umstände gestrichen wurde) hat das Eisenbahnunternehmen den Fahrgästen die Wahl zu bieten zwischen Fahrpreiserstattung (ggf. in

Verbindung mit unentgeltlicher Rückfahrt) oder Weiterfahrt in geeigneter Weise (Art. 16). Nach deutschem Verständnis bezieht sich das Wahlrecht auf Rücktritt oder Nacherfüllung (vgl. § 634 Nrn. 1 und 3 BGB)⁴⁵.

Außerdem hat das Eisenbahnunternehmen bei größeren Verspätungen im grenzüberschreitenden Linienverkehr pauschalierte „*Mindestausgleichszahlungen*“ zu leisten, die in Abhängigkeit vom Zugtyp (Hochgeschwindigkeitszug oder nicht), von der Fahrtdauer und vom Ausmaß der Verspätung (bei Hochgeschwindigkeitszügen mindestens 30 Minuten, bei anderen Linienverkehrszügen mindestens 60 Minuten) 50 % oder 100 % des Fahrpreises betragen (Art. 15 in Verbindung mit Anhang III des VO-Vorschlags). Der Anspruch auf Beförderung geht nicht verloren, wenn ein Fahrgast eine Ausgleichszahlung verlangt. Diese Mindestausgleichszahlungen kommen einer pauschalierten Minderung des Fahrpreises gleich (vgl. § 636 Nr. 3, § 638 BGB)⁴⁶.

Der Verordnungsvorschlag sieht für Verspätungen also mehrere Rechtsfolgen vor: Schadensersatz einschließlich Ersatz von verspätungsbedingtem Mehrbedarf (letzteres unter dem Begriff *Betreuungsleistungen*), Recht auf Rücktritt oder Nacherfüllung sowie pauschalierte Minderung des Fahrpreises wegen verminderter Leistung (Ausgleichszahlungen). Voraussetzungen, Ausschlussgründe und Leistungsumfang variieren je nach Rechtsfolge, wobei der Kommissionsvorschlag einiges im Unklaren lässt:

aa) Haftungs- und Leistungsvoraussetzungen

Folgeschäden werden nur ersetzt, wenn die Verspätung mindestens eine Stunde beträgt und der Schaden erheblich ist (Art. 11). Verspätungsbedingter Mehrbedarf wird hingegen bei *jeder* Verspätung durch *Betreuungsleistungen* ausgeglichen (Art. 17), ohne dass eine Mindestverspätungszeit erforderlich ist.

Anspruch auf Fahrpreiserstattung oder Weiterbeförderung (= Rücktritt oder Nacherfüllung) besteht nur bei verpasstem Anschluss oder Zugausfall, nicht bei

densabhängigem) Schadensersatz für (Folge)Schäden unterscheidet.

43 Begründung zu Art. 10, KOM(2004) 143 endg., S. 7.

44 Zum Mehrbedarf als Teil des Schadensersatzes vgl. im deutschen Recht z. B. § 6 HaftpflG oder § 843 BGB. - Von „Schadensersatz“ geht auch *Pohar* aus in RRa 2004, 194 (197 vor bb); - a.A. *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (197), vgl. unten Fn. 50.

45 Vgl. auch *Pohar*, RRa 2004, 194 (196 a. E.).

46 Ebenso *Pohar*, RRa 2004, 194 (196).

bloßer Verspätung des Zuges, in dem der Fahrgast sitzt (Art. 16)⁴⁷. Auch in einem solchen Fall kann jedoch die Weiterfahrt nach den ursprünglichen Reiseplänen des Fahrgastes sinnlos geworden sein, so dass er ein Interesse daran haben kann, beim nächsten Unterwegshalt des Zuges auszusteigen und zurückzufahren. Dass dieses Recht ihm nach dem VO-Vorschlag nicht gewährt wird, ist möglicherweise eine Folge dessen, dass die Kommission in mancher Hinsicht sich zu sehr am Luftrecht orientiert: Der Flugpassagier kann aus seiner verspäteten Maschine unterwegs nur dann aussteigen, wenn sie einen Zwischenstopp einlegt, was im innergemeinschaftlichen Verkehr eher selten sein dürfte.

Pauschalierte Ausgleichszahlungen gibt es dagegen bei jeder Art von Verspätung, sofern diese mindestens 30 bzw. 60 Minuten beträgt (Art. 15).

bb) Haftungsmaßstab und Ausschlussgründe

In keinem Fall sind die Rechtsfolgen der Verspätung an ein Verschulden des Eisenbahnunternehmens geknüpft. Fehlendes Verschulden des Eisenbahnunternehmens oder vorliegendes Verschulden Dritter (z. B. in Suizid-Fällen) ist kein Ausschlussgrund für die jeweilige Rechtsfolge.

Zweifelhaft ist, wieweit der Haftungsausschlussgrund „außergewöhnliche Wetterbedingungen, Naturkatastrophen oder Kriegs- und Terrorakte“ (Art. 10 Abs. 2) reicht. Die Haftung für Folgeschäden ist jedenfalls ausgeschlossen, wenn einer der genannten Ausschlussgründe vorliegt⁴⁸. Denn Art. 11 über die Folgeschäden beginnt mit der Voraussetzung: „Haftet ein Eisenbahnunternehmen ...“. Diese Voraussetzung ist nicht gegeben, wenn ein Haftungsausschlussgrund vorliegt. Auch der Anspruch auf Ersatz von verspätungsbedingtem Mehrbedarf (Art. 17, Betreu-

ungsleistungen) entfällt, wenn ein Haftungsausschlussgrund vorliegt. Da es der Sache nach um Haftung und Schadensersatz geht⁴⁹, kommen Haftungsausschlussgründe zur Anwendung⁵⁰. Dass Art. 17 nicht – wie Art. 11 über die Folgeschäden – auf die allgemeine Haftungsnorm des Art. 10 Bezug nimmt, besagt wenig angesichts der missglückten Formulierung des Art. 11 in Verbindung mit Art. 10.

Hingegen sind die Ansprüche auf pauschalierte Ausgleichszahlungen sowie auf Fahrpreiserstattung oder Nacherfüllung (Art. 15,16) keine Schadensersatzansprüche⁵¹, so dass die Haftungsausschlussgründe des Art. 10 Abs. 2 auf sie nicht angewendet werden können. Art. 16 enthält im Übrigen bei Zugausfall einen eigenen Ausschlussgrund „außergewöhnliche Umstände“, dessen Berechtigung man allerdings in Zweifel ziehen kann⁵², da auch in einem solchen Fall die Fahrgäste zu informieren und in geeigneter Weise weiterzubefördern sind.

Der allgemeine Haftungsausschlussgrund „Verschulden des Geschädigten“ (Art. 26) ist auch auf die Fälle der Verspätungshaftung anwendbar und schließt daher Ansprüche auf Ersatz von Folgeschäden und verspätungsbedingtem Mehraufwand aus. Aber auch das Rücktrittsrecht sowie der Anspruch auf Nacherfüllung und

47 Dazu auch *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (196).

48 Zweifelnd *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (195 Fn. 37). – Art. 11 soll jedoch hier angesichts seines Entwurfsstadiums einigermaßen sinnerhaltend interpretiert werden (vgl. oben Fn. 42).

49 Vgl. oben Fn. 44

50 Wie hier *Leffers* in: DGfR Jahrbuch 2003, 28 ff (unter IV 2 b); - a.A. *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (197), der annimmt, im Ergebnis dürften die Betreuungsleistungen als Pflichten eigener Art zu qualifizieren sein, welche sich als Ausschnitt der Nacherfüllung begreifen lassen. – Dagegen steht jedoch, dass die Nacherfüllung in Art. 16 VO-Vorschlag geregelt ist und aus Eisenbahnbeförderungsleistungen besteht, während die in Art. 17 genannten Verpflegungsleistungen, Hotelübernachtungen und alternativen Beförderungsleistungen nicht als Nacherfüllung einer verspäteten oder ausgefallenen Zugfahrt angesehen werden können. Zur Einschätzung der entsprechenden Betreuungsleistungen im Luftverkehr vgl. *Staudinger/Schmidt-Bendun* in NJW 2004, 1897 (1899f), und in VersR 2004, 971 (973).

51 A.A. *Schmidt-Bendun* hinsichtlich der Ausgleichszahlungen, GPR 2003/04, 193 (196); zum Luftverkehr vgl. *Staudinger/Schmidt-Bendun*, NJW 2004, 1897 (1899): pauschalierter „Schadensersatz“, aus dem Blickwinkel des deutschen Rechts ein Fremdkörper. – Wie hier dagegen *Pohar*, RRA 2004, 194 (196).

52 Vgl. *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (196).

pauschalierte Ausgleichszahlung entfallen für denjenigen Fahrgast, der mutwillig in den Bahnbetrieb eingreift, etwa ohne Not eine Notbremse ausprobiert, und dadurch eine längere Verspätung verursacht (venire contra factum proprium).

cc) Leistungs- und Entschädigungsumfang

Der Umfang der Leistungs- und Entschädigungspflichten des Eisenbahnunternehmens ist bei verspätungsbedingtem Mehrbedarf, bei Fahrpreiserstattung oder Nacherfüllung und bei pauschalierten Ausgleichszahlungen im VO-Vorschlag näher beschrieben. Der Anspruch des Fahrgastes auf Ersatz von Folgeschäden (Art. 11) ist demgegenüber in der Höhe unbeschränkt und dies, obwohl derartige Schäden in der Form des reinen Vermögensschadens für das Eisenbahnunternehmen am wenigsten vorhersehbar sind und sehr große Ausmaße annehmen können.

Es kann z. B. passieren, dass ein Eisenbahnunternehmen selbst bei einer unverschuldeten Zugverspätung ab einer Stunde den entgangenen Gewinn aus einem verspätungsbedingt nicht zustande gekommenen Millionengeschäft zu ersetzen hat. Die anderen Fahrgäste, die den – vom Eisenbahnunternehmen auf die Fahrpreise umzulegenden – Schaden mitzutragen haben, sind die Leidtragenden und können bei Verwirklichung des VO-Vorschlags nur darauf hoffen, dass die Gerichte unter Hinweis auf (Mit) Verschulden des ersatzberechtigten Fahrgastes (wegen fehlender Einplanung eines zeitlichen Sicherheitspuffers in die individuelle Fahrplanung in einem derart sensiblen Fall) die Ersatzpflicht des Eisenbahnunternehmens einschränken oder gar ausschließen und so die Übertreibung des Gesetzgebers korrigieren.

Die geschilderten Sanktionen bei Verspätungen sind zugeschnitten auf Verspätungen, die die *Fahrgäste* erleiden. Verspätungen bei der *Gepäckbeförderung* werden nur einmal in der Haftungsbegründungsnorm (Art. 10 Abs. 1) genannt, dann jedoch nicht mehr. Offen bleibt, wann eine Verspätung des Reisege-

päcks vorliegt (die Definition der Verspätung in Art. 2 Nr. 15 gibt für die Bestimmung der verspäteten Auslieferung des Gepäcks, auf die es dem Fahrgast ankommt, nichts her) und ob es dafür Schadensersatz gibt. Art. 11 über den Ersatz von Folgeschäden bei Verspätungen ist so sehr in Beziehung zu der Regelung über Ausgleichszahlungen bei Verspätung der Fahrgäste gesetzt, dass sie kaum zur Ausfüllung der Haftung bei verspäteter Gepäckbeförderung herangezogen werden kann. Der VO-Vorschlag stellt demnach zwar den Grundsatz auf, dass das Eisenbahnunternehmen für Verspätungen bei der Gepäckbeförderung haftet, verliert diesen Fall dann allerdings gewissermaßen aus den Augen.

b) *im Luftverkehr*

Für den Luftverkehr sind Schadensersatzleistungen und sonstige Leistungen bei Verspätung in zwei verschiedenen Vorschriftenwerken geregelt: Haftung und Schadensersatzansprüche im MÜ, sonstige Leistungen – aber auch Schadensersatz für verspätungsbedingten Mehraufwand („Betreuungsleistungen“) - in der VO 261/2004.

Der Luftfrachtführer hat nach dem MÜ den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden oder Reisegepäck entsteht, es sei denn, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihnen nicht möglich war, solche Maßnahmen zu ergreifen (Art. 19 MÜ). Der Haftungsmaßstab für den Ersatz von Verspätungsschäden ist damit im Luftverkehr für den Luftfrachtführer günstiger, als vom VO-Vorschlag (Art. 10) für Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr vorgesehen, weil z. B. mutwillige Eingriffe Dritter die Verspätungshaftung des Luftfrachtführers ausschließen.

Die Verspätungshaftung des Luftfrachtführers ist der Höhe nach beschränkt: Bei der Beförderung von Personen auf höchstens 4.150 SZR/rund 5.000 € und bei der Beförderung von Gepäck auf höchstens 1.000 SZR/rund 1.200 € (Art. 22.1 und 2 MÜ), wobei der Höchstbetrag bei der Gepäckbeförderung gleichzeitig auch noch für die Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung des Hand- und Reisegepäcks des Reisenden

heranzuziehen ist, so dass für den Ausgleich von Verspätungsschäden u. U. gar kein Geld mehr zur Verfügung steht.

Für die Verspätungshaftung im Eisenbahnverkehr sieht der VO-Vorschlag dagegen keine Haftungshöchstbeträge vor, und zwar weder für die Personen- noch für die Gepäckbeförderung.

Betreuungsleistungen, Flugpreiserstattung, Rückflug oder anderweitige Beförderung zum Endziel und pauschalierte Ausgleichszahlungen stehen Fluggästen nach der VO 261/2004 ab 17. Februar 2005 bei Annullierung oder Verspätung von Flügen in ähnlicher Weise zu, wie es der VO-Vorschlag für Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vorsieht. Ein detaillierter Vergleich der pauschalierten Beträge für Ausgleichszahlungen kann hier nicht vorgenommen werden; er würde den Rahmen der Darstellung sprengen.

c) *Vergleich der Regelungen im Eisenbahn- und Luftverkehr*

Der Kommissionsvorschlag zum Eisenbahnverkehr übernimmt ganze Passagen aus der luftrechtlichen VO 261/2004, allerdings gibt es einige wichtige Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken:

Die VO 261/2004 steht neben dem MÜ: Das MÜ regelt die Haftung für Verspätungsschäden bei der Personen- und Gepäckbeförderung; die VO 261/2004 gewährt pauschalierte Ausgleichsleistungen, Erstattungs- oder Nacherfüllungsleistungen sowie Betreuungsleistungen bei Leistungsmängeln im Personenverkehr und lässt weitergehende Schadensersatzansprüche nach anderen Rechtsvorschriften (etwa dem MÜ) unberührt; die nach dieser VO gewährten Ausgleichsleistungen können allerdings auf Schadensersatzansprüche angerechnet werden (Art. 12 VO 261/2004).

Sieht man auch in den „Betreuungsleistungen“ nach Art. 9 VO 261/2004 der Sache nach Schadensersatzleistungen wegen verspätungsbedingtem Mehraufwand, dann kann es in diesem Punkt zu einem Konflikt der VO mit Art. 29 MÜ⁵³ kommen.

Der Kommissionsvorschlag zum Eisenbahnverkehr versucht demgegenüber, die Haftung für

Verspätungsschäden bei der Personen- und Gepäckbeförderung sowie die anderweitigen Leistungen für Fahrgäste insgesamt zu regeln. Das schafft jedoch Probleme, weil sich der Kommissionsvorschlag vorrangig an der VO 261/2004 orientiert, das MÜ mit seiner Haftungsregelung für Verspätungsschäden hingegen nicht genügend berücksichtigt: Eine Anrechnung von Ausgleichszahlungen auf Schadensersatzleistungen ist nach dem Wortlaut des VO-Vorschlags nicht vorgesehen; die Haftung des Eisenbahnunternehmens bei Verspätung der Gepäckbeförderung wird nicht ausgestaltet.

Die VO 261/2004 gewährt weniger Leistungen (bei Verspätung z. B. erst, wenn diese mindestens zwei Stunden beträgt) und enthält weitergehende Leistungsausschlussgründe als der VO-Vorschlag zum Eisenbahnverkehr: Ausgleichszahlungen sind dann nicht zu leisten, wenn die Annullierung eines Fluges (und wohl auch die Verspätung, soweit dafür überhaupt Ausgleichszahlungen in Frage kommen⁵⁴) „auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären“ (Art. 5 Abs. 3 VO 261/2004). Erwägungsgrund 14 dieser VO bezieht sich in diesem Zusammenhang auf das MÜ und nennt als außergewöhnliche Umstände insbesondere politische Instabilität, ungünstige Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwartete Flugsicherheitsmängel und Streiks; diese Aufzählung ist nicht abschließend. Der VO-Vorschlag zum Eisenbahnverkehr spricht zwar ebenfalls zusammenfassend von „außergewöhnlichen Umständen“, enthält aber einen sehr viel engeren Ausschlusskatalog (Art. 16, 10).

III. Ergebnis und Würdigung des Vergleichs mit dem Luftrecht

Der Kommissionsvorschlag zum Eisenbahnpersonenverkehr übernimmt einzelne Strukturen zu Haftung und Entschädigung, zu Ausgleichs-, Nacherfüllungs- und Betreuungsleistungen bei Leistungsstörungen und zur Versicherung der Haftung aus den Vorschriftenwerken zum Luftverkehr. Bei der Festlegung der ersatzfähigen Schäden, der Haftungsmaßstäbe, der Haftungsauschlüsse und des Haftungs- bzw. Leistungsumfangs weicht der Kommissionsvorschlag jedoch meistens vom luftrechtlichen Vorbild ab und verschärft die Pflichten des Eisenbahnunternehmens erheblich. Dies gilt vor

53 Vgl. Staudinger/Schmidt-Bendun, VersR 2004, 971 (973).

54 Vgl. Staudinger/Schmidt-Bendun, NJW 2004, 1897 (1898f); Tonner RRA 2004, 59 f.

allem für die

- Haftung bei Personenschäden (Entlastungsmöglichkeit für das Eisenbahnunternehmen erst bei Schäden ab 220.000 €, nicht bereits ab 120.000 € wie im Luftverkehr);
- Haftung bei aufeinanderfolgender Beförderung (gesamtschuldnerische Haftung der aufeinanderfolgenden Eisenbahnunternehmen für die gesamte Beförderungsstrecke, nicht abschnittsbezogen wie im Luftverkehr);
- Haftung bei Verlust und Beschädigung von Hand- und Reisegepäck (höhere, noch dazu kumulierbare Höchstbeträge, während im Luftverkehr ein niedriger Einheitssatz für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Hand- und Reisegepäck gilt);
- unbeschränkte Haftung für Verspätungsschäden, sofern die Verspätung mindestens eine Stunde beträgt und nicht durch außergewöhnliche Wetterbedingungen, Naturkatastrophen oder Kriegs- und Terrorakte verursacht wurde; im Luftverkehr hingegen Beschränkung der Haftung für Verspätungsschäden eines Reisenden auf 5.000 € und bei Verspätung des Gepäcks auf 1.200 € (sofern dieser Betrag nicht bereits für Verlust oder Beschädigung einzelner Gepäckstücke des Reisenden verbraucht worden ist).

Nur bei grobem Verschulden ist die dann eintretende unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers strenger als die in einem solchen Fall fortbestehende beschränkte Haftung des Eisenbahnunternehmens nach dem VO-Vorschlag. Im Luftverkehr gibt es eine auch bei grobem Verschulden nicht durchbrechbare Haftungsbeschränkung nur bei der Güterbeförderung (Art. 22.5 MÜ).

Es ist nicht verständlich, weshalb der Kommissionsvorschlag für den Eisenbahnverkehr im Regelfall eine noch strengere Haftung und umfangreichere Leistungspflichten als im Luftverkehr vorsehen will. Die Einführung einer unbeschränkten Luftfrachtführerhaftung für Personenschäden im MÜ geht letztlich auf außereuropäischen Druck zurück⁵⁵. Vergleichbare Abhängigkeiten bestehen im europäischen Eisenbahnverkehr nicht, erst recht besteht keine Veranlassung, die strenge Haftung für Personenschäden im

Luftverkehr für den Eisenbahnverkehr noch zu übertreffen.

E. Vergleich des Kommissionsvorschlags mit dem internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht

I. Anwendungskonkurrenz

Es hat sich gezeigt, dass der Kommissionsvorschlag hinsichtlich der Haftungs- und Ausgleichsregelungen nur einige strukturelle Gemeinsamkeiten mit dem in Europa geltenden Luftverkehrsrecht aufweist, im Übrigen aber erheblich davon abweicht. Nun ist zu klären, wie sich der Verordnungsvorschlag zum internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht COTIF/CIV 1999 verhält. Hier geht es nicht nur um einen Vergleich der materiellen Regelungen (wie im Verhältnis zum Luftrecht), sondern auch um die Frage des Geltungsvorrangs bei sich überschneidender Anwendbarkeit, da beide Regelwerke sich auf den grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr beziehen. Auf die Frage, ob der VO-Vorschlag wegen Nichtbeachtung von COTIF/CIV gegen Völkerrecht verstößt, soll hier nicht eingegangen werden.

Da der VO-Vorschlag zu Anwendungsüberschneidungen nichts aussagt⁵⁶, stellen sich mehrere Fragen:

- Schließen sich die beiden Regelwerke – weil jeweils als abschließend konzipiert – gegenseitig vollständig aus und hat eines den Vorrang vor dem anderen, so dass das andere völlig verdrängt wird?
- Oder können beide Regelwerke nebeneinander bestehen und sich wechselseitig ergänzen, wenn das eine Vorschriftenwerk eine Lücke enthält, für die das andere eine Regelung vorsieht?
- Kann man gar zu einem bestimmten Thema, das beide Rechtsordnungen regeln (z. B. zur Frage der Haftung für Beschädigung des Reisegepäcks) den strengeren Haftungsmaßstab des einen mit den höheren Entschädigungsbeträgen des anderen Regelwerks kombinieren („Rosinen picken“)? Das ist keine völlig abwegige Frage, wenn jedes Regelwerk halbzwingend ist und nur Mindestbedingungen festlegt, also jedenfalls vertragliche Abweichungen zugunsten des Reisenden zulässt

55 Vgl. zum IATA-Inter-carrier Agreement on Passenger Liability von 1995: Müller-Rostin, VersR 1997, 1445 (1446 vor III); Saenger, NJW 2000, 169 (169f, 171).

56 Lediglich das Konsultationspapier der Generaldirektion Energie und Verkehr vom 04.10.2002, S. 11, weist auf den Vorrang von Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zu Fahrgastrechten gegenüber COTIF/CIV hin.

(vgl. Art. 25.2 VO-Vorschlag und Art. 5 Satz 3 CIV⁵⁷).

Diese Fragen können hier nur vorgestellt, aber nicht abschließend behandelt werden. Als Antwort auf den ersten Blick nur so viel:

- Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft zu Fahrgastrechten im internationalen Eisenbahnverkehr haben Vorrang vor COTIF und CIV (Art. 3 § 2 COTIF).
- Darüber hinaus enthält die CIV häufig nur Mindestvorschriften und räumt den Vertragsstaaten die Möglichkeit ein, in ihren Landesrechten weitergehende Regelungen zu treffen (vgl. z. B. Art. 29 CIV zu den ersatzfähigen Personenschäden und Art. 30 CIV zu Form und Höhe des Schadensersatzes bei Personenschäden). Diese Möglichkeit kann auch durch das Gemeinschaftsrecht genutzt werden, denn sie ist ein Minus gegenüber den Möglichkeiten des Art. 3 § 2 COTIF: Nach dieser Vorschrift kann Gemeinschaftsrecht COTIF/CIV ohne Rücksichtnahme verdrängen, während die Ausnutzung der einzelnen Gestaltungsspielräume der CIV ein abgestimmtes Nebeneinander der beiden Rechtsordnungen erlaubt.
- Wenn Gemeinschaftsrecht zu den Fahrgastrechten im internationalen Eisenbahnverkehr geschaffen wird, dann ist die CIV 1999 nach ihrem Inkrafttreten nur insoweit in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft anwendbar, als das Gemeinschaftsrecht ein Thema nicht regelt oder der CIV den Vorrang einräumt. Dies gilt nach dem Regelungsinhalt des VO-Vorschlags z. B. für den Gerichtsstand, so dass Art 57 CIV anwendbar ist⁵⁸. Es gilt außerdem in den Fällen, in denen der VO-Vorschlag erkennbar lückenhaft ist oder zwar ein „Stichwort“ nennt, aber keine Ausfüllung vornimmt, so z.B. für die Haftung des Reisenden (vgl. Art. 36), für das Verhältnis zwischen vertraglichem und ausführendem Beförderer (Art. 20) oder für die Verspätungshaftung bei der Gepäckbeförderung (Art. 10)⁵⁹.

57 Ohne Jahresangabe handelt es sich im Folgenden um die CIV 1999.

58 Vgl. unten E II 1 e, 3 c und 5.

59 Vgl. Schmidt-Bendun, GPR 2003/04, 193 (198).

- Kritisch bleiben die Fälle, in denen unklar ist, ob das Schweigen des Gemeinschaftsrechts zu einem bestimmten Thema auf eine Lücke schließen lässt, die die CIV ausfüllen darf, oder ob das Gemeinschaftsrecht zu einem bestimmten Thema bewusst schweigt und keine Spezialregelung vorsieht, weil es das Thema als durch den übrigen Normenbestand des Gemeinschaftsrechts bereits geregelt ansieht. Diese Fallkonstellation erinnert an die Diskussion darüber, ob das Warschauer Abkommen – und heute das MÜ – die schadensunabhängige Minderung des Flugpreises bei Verspätung nicht geregelt hat, weil es dieses Thema dem jeweiligen Landesrecht überlassen wollte, oder ob es eine Regelung unterlassen hat, weil es dem Fluggast nur Schadensersatzansprüche, aber keine Gewährleistungsrechte (Minderungsansprüche) zuerkennen wollte⁶⁰.
- Unkritisch sind im Ergebnis die Fälle, in denen ein „Rosinenpicken“ zur Diskussion steht, indem etwa die günstigeren Leistungsvoraussetzungen der einen Rechtsordnung mit den günstigeren Rechtsfolgen der anderen Rechtsordnung verknüpft werden sollen. Wenn der VO-Vorschlag zur Anwendung kommt, können alle Haftungsansprüche gegenüber dem Eisenbahnunternehmen nur unter den in diesem VO-Vorschlag festgelegten Bedingungen und Einschränkungen geltend gemacht werden (Art. 22). Die „Anreicherung“ solcher Ansprüche durch weitergehende Rechte aus der CIV scheidet daher aus. Und wenn der VO-Vorschlag nicht zur Anwendung kommt, dann entfaltet Art. 52 CIV die gleiche Wirkung wie Art. 22 des VO-Vorschlags.

Angesichts der hier nur angerissenen Fragen ist zu empfehlen, dass dem Kommissionsvorschlag zum Eisenbahnverkehr bei den weiteren Beratungen die gleiche Struktur wie der VO 2027/97 n.F. zum Luftverkehr gegeben wird: als erstes Bestätigung der Geltung von COTIF/CIV und sodann Erlass ergänzender Vorschriften etwa zur Gewährleistung und Haftung bei Verspätung und Ausfall von Zügen. Dieses Konzept hat auch die Kommission vor Augen, wenn sie das Ziel ihres VO-Vorschlags darin sieht, einen mit der CIV zu vereinbarenden gemeinschaftlichen Rahmen zu schaffen, der die Fahrgäste noch besser schützt und

60 Vgl. Leffers, TranspR 1997,93 ff; Ruhwedel, Der Luftbeförderungsvertrag, 3. Aufl. 1998, Rn. 189 f; Stefula/Thoß, TranspR 2001, 248 ff; Tonner, RRA 2004, 59 (60).

ihnen vor allem einen genaueren Überblick über ihre Rechte gestattet⁶¹.

Im Folgenden werden die materiellen Haftungs- und Gewährleistungsvorschriften des Kommissionsvorschlags mit denen der CIV verglichen.

II. Vergleich der Regelungsinhalte

1. Haftung für Personenschäden

a) *Haftungsbegründung*

Nach Art. 26. § 1 CIV haftet der „Beförderer“ (Definition in Art. 3 lit. a CIV, im Regelfall mit dem Eisenbahnunternehmen gemäß VO-Vorschlag identisch) für den Schaden, der dadurch entsteht, dass der Reisende durch einen Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthalts in den Eisenbahnwagen oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, verletzt oder sonst in seiner körperlichen oder geistigen Gesundheit beeinträchtigt wird. Wie das Montrealer Übereinkommen, aber anders als der VO-Vorschlag (Art. 7.1), sieht die CIV selbst keine Haftung des Beförderers für seelische Verletzungen vor, lässt aber eine etwaige Haftung des Beförderers nach anderen Vorschriften – und damit auch nach Gemeinschaftsrecht – unberührt (Art. 26 § 4 CIV).

Enger als der Wortlaut des VO-Vorschlags knüpft die CIV die Haftung an das Vorliegen eines Unfalls „im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb“. Unfälle während der Fahrt, die keinen Bezug zum Eisenbahnbetrieb haben, fallen daher nicht unter die Haftungsvorschrift der CIV, wohl aber unter die Haftung nach dem VO-Vorschlag⁶². Im Interesse einer Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger und im Interesse eines Gleichlaufs der auf verschiedenen Ebenen angesiedelten Rechtsvorschriften für ein und denselben Verkehrsträger ist jedoch davon auszugehen, dass auch nach dem VO-Vorschlag

die Eisenbahn nicht für betriebsfremde bzw. eisenbahnuntypische Unfälle haftet⁶³.

Damit kann festgestellt werden, dass CIV und VO-Vorschlag hinsichtlich der Haftungsbegründung bei Personenschäden sich nicht wesentlich voneinander unterscheiden.

b) *Haftungsbefreiung*

Als Haftungsbefreiungsgründe kennt die CIV (Art. 26 § 2):

- außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegende unabwendbare Ereignisse,
- Verschulden des Reisenden,
- unabwendbares Verhalten eines Dritten (wobei ein anderes Eisenbahnunternehmen auf demselben Netz nicht als Dritter gilt).

Der Nachweis fehlenden eigenen Verschuldens befreit den Beförderer nicht von der Haftung.

Diese Regelung ist mit der des VO-Vorschlags in Art. 12.2 nicht vergleichbar: Bis zum Schadensbetrag von 220.000 € kann sich das Eisenbahnunternehmen nach dem VO-Vorschlag nur entlasten, wenn es Verschulden des Geschädigten nachweist, oberhalb dieses Betrags haftet es nicht beim Nachweis fehlenden Verschuldens. In der unteren Stufe ist die Haftung nach dem VO-Vorschlag demnach strenger, in der oberen Stufe ist sie milder als nach der CIV. Denn die CIV legt auch für Schäden oberhalb 220.000 € eine Gefährdungshaftung fest, die nicht schon beim Nachweis fehlenden Verschuldens entfällt.

Für Schäden bis 220.000 € ist das Zusammenspiel von CIV und VO-Vorschlag klar: Wegen des Vorrangs des Gemeinschaftsrechts kann ein Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft seine Haftung in diesem Bereich nur abwenden, wenn es sich erfolgreich auf Verschulden des Geschädigten berufen kann. Oberhalb von 220.000 € ist hingegen fraglich, ob ein Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft unter Berufung auf das Gemeinschaftsrecht – aber

61 Mitteilung der Kommission vom 03.03.2004, KOM(2004) 140 endg., S. 8 vor 3.2.

62 Vgl. *Pohar*, RRa 2004, 194 (197 unter 2). – Allgemein zum Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb: *Mutz*, Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr nach dem Zusatzübereinkommen zur CIV, 1977, 87 f.

63 So zutreffend unter Hinweis auf die Auslegung der entsprechenden luftverkehrsrechtlichen Vorschriften und auf § 1 HaftpflG: *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (194).

entgegen CIV – bereits bei Nachweis fehlenden Verschuldens von der Haftung frei wird.

Nimmt man die CIV-Vorschrift zur *Höhe* des Schadensersatzes zur Hilfe, so ergibt sich folgende Lösung: Nach Art. 30 § 2 CIV richtet sich die Höhe der verschuldensunabhängigen Entschädigung nach Landesrecht, jedoch müssen für jeden zu entschädigenden Reisenden mindestens 175.000 SZR/rund 210.000 € zur Verfügung stehen. Diese Voraussetzung wird auch von dem Verordnungsvorschlag erfüllt, der erst oberhalb von 220.000 € die Haftung der Eisenbahn bei fehlendem Verschulden entfallen lässt.

Nach deutschem Recht endet die Gefährdungshaftung der Eisenbahn hingegen erst bei einem Kapitalbetrag von 600.000 € (§ 9 HaftpflG n.F.), was nach der CIV kein Problem darstellt, wohl aber nach dem VO-Vorschlag, der bereits ab 220.000 € auf eine Haftung für vermutetes Verschulden umschwenkt und keine Verschärfungen durch Landesrecht zulässt (Art. 22 Abs. 1). Vorrangiges Gemeinschaftsrecht würde in diesem Fall also die Rechtsposition von geschädigten Reisenden in Deutschland verschlechtern.

c) Vorauszahlung

Die CIV kennt keine Vorauszahlungspflicht der Eisenbahn, während der VO-Vorschlag die Vorschusspflicht aus dem Luftrecht übernimmt und für die Eisenbahn noch verschärft, indem weder Anrechnungs- noch Rückforderungsmöglichkeiten vorgesehen werden.

d) Aufeinanderfolgende Beförderer

Wie das MÜ sieht auch die CIV bei aufeinanderfolgender Beförderung (jeder beteiligte Beförderer ist für seinen Beförderungsabschnitt Vertragspartner des Reisenden) vor, dass für Personen- und Handgepäckschäden nur der Beförderer haftet, der die Beförderungsleistung, bei der sich der Unfall ereignet hat, gemäß Beförderungsvertrag zu erbringen hatte (Art. 26 § 5, Art 33 § 1 CIV). Nach dem VO-Vorschlag sollen hingegen aufeinanderfolgende Eisenbahnunternehmen immer gesamtschuldnerisch haften, was zu einer beträchtlichen Ausweitung und Verschärfung ihrer Haftung führt. Wegen der Pflicht zur Kooperation bei der Erstellung durchgehender Beförderungsleistun-

gen (Art. 6) kann sich ein Eisenbahnunternehmen nicht einmal aussuchen, ob und mit wem es im grenzüberschreitenden Verkehr aufeinanderfolgend zusammenarbeiten und für wen es dementsprechend im Schadensfall eine gesamtschuldnerische Haftung übernehmen will.

Treffen gesamtschuldnerische Haftung und Vorschusspflicht zusammen, kann es einer Eisenbahn in einer Kette aufeinanderfolgender Beförderer passieren, dass sie – obwohl weit entfernt vom Unfallgeschehen – binnen 15 Tagen einer ersatzberechtigten Person in fernen Ländern einen Vorschuss von mehreren Tausend Euro (bei Tod eines Reisenden mehr als 20.000 €) zu zahlen hat.

e) Ausführender Beförderer

Wird ein ausführender Beförderer (Art. 3 lit. b CIV) eingeschaltet, so haften er und der vertragliche Beförderer dem Ersatzberechtigten als Gesamtschuldner (Art. 26 § 5 Satz 2 CIV). Einzelheiten der Haftung und das Verhältnis der Beförderer zueinander werden in Art. 39 CIV in ähnlicher Weise wie im MÜ geregelt. Der VO-Vorschlag begnügt sich demgegenüber mit dem Hinweis, dass bei Einschaltung eines durchführenden Eisenbahnunternehmens das (vertragliche) Eisenbahnunternehmen weiterhin für die gesamte Beförderung haftet und dass die Haftungshöchstgrenzen des VO-Vorschlags auch in diesem Falle gelten (Art. 20, 22). Zu allen anderen Fragen, die sich in diesem Zusammenhang stellen, schweigt der VO-Vorschlag, so dass Art. 39 CIV anwendbar bleibt.

f) Versicherungspflicht

Die CIV kennt keine Versicherungspflicht für Eisenbahnen, da sie sich darauf beschränkt, das Vertragsverhältnis zwischen dem Beförderer und dem Reisenden zu regeln. Der VO-Vorschlag (Art. 7.2) konkretisiert demgegenüber die in der RL 95/18 als Genehmigungsvoraussetzung festgelegte Versicherungspflicht bezüglich der Haftung für Fahrgäste: Der Versicherungsschutz muss ausreichen, alle Berechtigten voll mit den Beträgen zu entschädigen, auf die sie nach dem VO-Vorschlag Anrecht haben; je Fahrgast beträgt der Mindestversicherungsschutz 310.000 €.

Die Versicherungspflicht kollidiert zwar nicht mit der CIV, sie ist jedoch in der Ausgestaltung, die sie durch den VO-Vorschlag erfährt, nicht

sinnvoll und aller Wahrscheinlichkeit nach auf den Versicherungsmärkten – wenn überhaupt – nur zu hohen Prämien einzudecken: Der VO-Vorschlag legt die Mindesthöhe der Deckungssumme nicht – wie in der Unfallhaftpflichtversicherung üblich – je „Schadensereignis“ fest (ein solches Ereignis ist z. B. der Zusammenstoß zweier Züge), sondern je „Fahrgast“. Das hat zur Folge, dass ein Versicherer zur Einschätzung des Risikos und für die Kalkulation der Prämie Berechnungen anstellt, wie viele Fahrgäste von einem Unfall äußerstenfalls betroffen sein können. Beim Zusammenstoß zweier voll besetzter Reisezüge des internationalen Verkehrs mit je 400 Fahrgästen würde sich der erforderliche Mindestversicherungsschutz auf rund 250 Mio. € allein für die Fahrgäste belaufen. Zum Vergleich: In Deutschland beträgt die erforderliche Deckungssumme nach der Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung für sämtliche Haftpflichtschäden aus einem Unfall (also nicht nur für die Schäden der Fahrgäste) rund 10 Mio. €; dies mag niedrig erscheinen, beruht aber auf der verkehrspolitischen Erwägung, auf dem liberalisierten Eisenbahnmarkt nicht zu hohe Zugangshürden für neue Eisenbahnunternehmen zu errichten.

Aber obwohl die Deckungssumme pro Ereignis nach dem VO-Vorschlag außerordentlich hoch zu veranschlagen ist, kann sie bezogen auf den einzelnen Fahrgast doch unzureichend sein: Für die am schwersten betroffenen Opfer eines Unfalls können im Einzelfall Schadensersatzleistungen in Millionenhöhe erforderlich werden, während für leicht verletzte Reisende nur wenige Hundert Euro aufzuwenden sind. Soll dann der Versicherungsschutz für die schwerstgeschädigten Fahrgäste gleichwohl bei 310.000 € enden oder soll mit Hilfe der nicht verbrauchten Deckungssummen der leicht verletzten Fahrgäste eine Aufstockung der Deckungssummen für die schwerstgeschädigten Opfer vorgenommen werden? In diesem Fall sind komplizierte Übertragungsregelungen erforderlich, die es geraten erscheinen lassen, auf die Festlegung von Deckungssummen pro Opfer zu verzichten und stattdessen zum bewährten Prinzip der Deckungssumme pro Ereignis zurückzukehren und diese Deckungssumme für die Opfer in ihrer Gesamtheit zur Verfügung zu stellen.

Dies würde bedeuten, dass Aussagen zum Umfang der Versicherungspflicht nicht in die

Verordnung über Fahrgastrechte und –pflichten aufgenommen werden, sondern dass die RL 95/18 über die Voraussetzungen für die Erteilung von Eisenbahngenehmigungen hinsichtlich der Versicherungspflicht, insbesondere hinsichtlich der Mindestdeckungssummen je Schadensereignis, konkretisiert wird.

g) *Zwischenergebnis*

Der VO-Vorschlag weicht in mehrfacher Hinsicht zu Lasten der Eisenbahnunternehmen von der CIV ab und verdrängt diese aufgrund der Vorrangregelung für das Gemeinschaftsrecht. Die von der CIV eingeräumten Möglichkeiten, in bestimmten Fragen unterschiedlichen Rechts Traditionen und unterschiedlicher Wirtschaftskraft der einzelnen Vertragsstaaten des COTIF durch Verweisung auf das jeweils anwendbare Landesrecht Rechnung zu tragen, wird vom VO-Vorschlag mit seinen Einheitslösungen für die EU-Staaten in der OTIF wieder zurückgenommen. Das führt in einzelnen Ländern – etwa in Deutschland – zu einer Verschlechterung der Rechtsposition der Reisenden. Besonders nachteilig und im Ergebnis kooperationschädlich ist die Anordnung gesamtschuldnerischer Haftung der beteiligten Eisenbahnunternehmen bei aufeinanderfolgender Beförderung. Bei der Ausgestaltung der Versicherungspflicht übernimmt der VO-Vorschlag das missglückte Beispiel aus der Luftfahrt und regelt dieses Thema im Zusammenhang mit den Fahrgastrechten statt im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Genehmigungserfordernisse für die Erteilung einer Eisenbahngenehmigung.

2. Haftung für Gepäckschäden

a) *Handgepäck*

Hat ein Reisender einen (unfallbedingten) Personenschaden erlitten, so haftet ihm der Beförderer nach Art. 33, 34 CIV auch für den Schaden am Handgepäck und an der persönlichen Habe bis zu einer Höchstgrenze von 1.400 SZR/rund 1.700 €. Der Beförderer ist von dieser Haftung frei, wenn einer der drei bereits unter 1b genannten Haftungsbefreiungsgründe vorliegt. Bei grobem Verschulden haftet der Beförderer unbeschränkt (Art. 48 CIV).

Der VO-Vorschlag sieht in diesen Fällen eine Haftung des Eisenbahnunternehmens bis zum Höchstbetrag von 1.800 € je Fahrgast vor, lässt

aber nur Verschulden des Ersatzberechtigten als Haftungsbefreiungsgrund zu (Art. 8.1, 14.1, 26). Eine Durchbrechung der Haftungsbeschränkung bei grobem Verschulden des Eisenbahnunternehmens ist nicht vorgesehen.

Damit haftet das Eisenbahnunternehmen nach dem VO-Vorschlag in den Fällen fehlenden oder leichten Verschuldens strenger als der Beförderer nach der CIV; in den Fällen groben Verschuldens ist die Haftung nach dem VO-Vorschlag weniger streng als nach der CIV.

Liegt kein unfallbedingter Personenschaden vor, so haftet der Beförderer für Schäden an Handgepäck und persönlicher Habe in der Obhut des Reisenden nur, wenn den Beförderer ein Verschulden trifft (Art. 33 § 2 CIV). Entsprechendes sieht Art. 8.2 VO-Vorschlag vor, wobei auch diese Verschuldenshaftung des Eisenbahnunternehmens auf 1.800 € beschränkt ist, während die CIV in diesem Fall eine unbeschränkte Einstandspflicht des Beförderers vorsieht. Die Verschuldenshaftung der Eisenbahn für Handgepäck und persönliche Habe in der Obhut des Reisenden ist nach der CIV also strenger als die entsprechende Haftung nach dem VO-Vorschlag.

b) Reisegepäck

Für Gepäck in der Obhut des Beförderers sieht Art. 36 CIV eine verschuldensunabhängige Haftung vor, die wegen Verschuldens des Reisenden, wegen besonderer Mängel des Reisegepäcks, wegen unabwendbarer Umstände oder wegen besonderer Risiken in der Sphäre des Reisenden (Verpackungsfehler, natürliche Beschaffenheit des Reisegepäcks, als Reisegepäck nicht zugelassene Gegenstände) ganz oder teilweise entfallen kann. Bei grobem Verschulden des Beförderers ist seine Haftung unbeschränkt.

Der VO-Vorschlag sieht ebenfalls eine verschuldensunabhängige Haftung der Eisenbahn vor, wobei die Haftung nur bei Verschulden des Berechtigten entfällt. Die Haftungsbasis ist also breiter als nach der CIV.

Der Haftungshöchstbetrag beträgt nach dem VO-Vorschlag 1.300 € je Fahrgast (Art. 9, 14.2), und zwar unabhängig von der Zahl der betroffenen Gepäckstücke.

Die CIV enthält sehr viel differenziertere Regelungen zum Haftungshöchstbetrag (Art. 41, 42, 48 CIV): Einen nachgewiesenen Schaden durch Verlust oder Beschädigung des Reisegepäcks hat der Beförderer bis zum Betrag von

- 80 SZR/rund 100 € je verlorenem oder beschädigtem Kilogramm Bruttomasse des Reisegepäcks oder
- 1.200 SZR/rund 1.440 € je Gepäckstück

zu ersetzen. Bei zwei verlorenen Koffern beträgt der Haftungshöchstbetrag demnach rund 2.880 €, mehr als doppelt so viel wie nach dem VO-Vorschlag. Bei grobem Verschulden des Beförderers entfällt die Haftungsbeschränkung nach der CIV, hingegen nicht nach dem VO-Vorschlag.

Ohne Schadensnachweis kann der Reisende nach der CIV eine Pauschalentschädigung von 20 SZR/rund 24 € je Kilogramm Bruttomasse oder von 300 SZR/rund 360 € je Gepäckstück verlangen.

Eine weitere Differenzierung ergibt sich dadurch, dass die CIV für die Beförderung von Fahrzeugen im Autoreisezugverkehr einige besondere Haftungsvorschriften enthält (Art. 44 bis 46 CIV) und im Übrigen auf die Vorschriften über die Haftung für Reisegepäck verweist.

Bei der Haftung für Reisegepäck sieht auch die CIV für aufeinanderfolgende Beförderer gesamtschuldnerische Haftung vor (Art. 38 CIV), unterscheidet sich insoweit also nicht vom VO-Vorschlag.

Für Reisegepäck enthalten CIV und VO-Vorschlag also eine verschuldensunabhängige Haftung, wobei der VO-Vorschlag als Haftungsbefreiungsgrund nur Verschulden des Ersatzberechtigten gelten lässt, die CIV hingegen außerdem besondere Mängel des Reisegepäcks oder unabwendbare Umstände.

Die Haftungsbeträge der CIV sind sehr viel differenzierter und für den Reisenden vorteilhafter als die des VO-Vorschlags. Nur nach der CIV tritt bei grobem Verschulden der Eisenbahn unbeschränkte Haftung für das Reisegepäck ein.

c) *Zwischenergebnis*

Auch bei der Haftung für Schäden an Hand- und Reisegepäck passen CIV und VO-Vorschlag nicht zusammen: Zwar sehen beide Regelwerke jeweils den gleichen Haftungsmaßstab vor, der VO-Vorschlag enthält jedoch nur einen Haftungsausschluss, die CIV demgegenüber vier. Die Haftungsbeträge der CIV sind differenzierter und für den Reisenden fast immer günstiger als die des VO-Vorschlags. Bei grobem Verschulden der Eisenbahn ist die Haftung nach der CIV unbeschränkt. Bei nicht unfallbedingten Schäden an Handgepäck und persönlicher Habe gilt nach der CIV unbeschränkte Haftung der Eisenbahn für jede Stufe des Verschuldens; der VO-Vorschlag sieht demgegenüber immer Haftungshöchstbeträge vor. Nur die CIV enthält besondere Vorschriften für den Autoreisezugverkehr.

3. Rechte des Reisenden bei Verspätung

a) *Das System der CIV*

Die CIV geht davon aus, dass bei Verspätung, Zugausfall und Anschlussversäumnis nach allgemeinem Vertragsrecht ein Anspruch des Reisenden auf *Nacherfüllung* besteht⁶⁴. Zur Erleichterung der Durchsetzung dieses Anspruchs und etwaiger weiterer Ansprüche des Reisenden hat der Beförderer gegebenenfalls den Zugausfall oder das Anschlussversäumnis auf dem Beförderungsausweis zu bescheinigen (Art. 11).

Die CIV äußert sich nicht zum *Rücktrittsrecht* des Reisenden, sondern verweist hinsichtlich der Bedingungen, unter denen ein Beförderungspreis oder ein Zuschlag zu erstatten ist, auf die Allgemeinen Beförderungsbedingungen (Art. 8 § 2, Art. 9 § 1 lit. c CIV). Diese haben daher auch die Rechtsfolgen des Rücktritts zu regeln (Fahrpreiserstattung ganz oder teilweise; mit oder ohne Rückbeförderung zum Ausgangsort).

Ausgleichsleistungen bei Verspätungen sieht die CIV nicht vor⁶⁵.

64 Vgl. *Bericht des Zentralamts* der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr über die Revision des COTIF – AG 5/6 vom 01.10.1999 -, S. 83 (zu Art. 11).

65 Kritisch dazu *Bericht des Zentralamts* (oben Fn. 64), S. 93 f (Bemerkung 3 zu Art. 32).

Hingegen wird eine begrenzte *Haftung* bei „Nichteinhaltung des Fahrplans“ eingeführt; unter diesem Begriff werden Zugausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis zusammengefasst (Titel IV, Kapitel II mit Art. 32 CIV). In diesen Fällen haftet der Beförderer für den Schaden, der dadurch entsteht, dass die Reise nicht am selben Tag in zumutbarer Weise fortgesetzt werden kann. Der *Schadensersatz* umfasst die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstandenen angemessenen Kosten (Art. 32 § 1 CIV). Im Ergebnis wird die Schadensersatzleistung auf verspätungsbedingten *Mehraufwand* in den Fällen beschränkt, in denen die Nichteinhaltung des Fahrplans dazu führt, dass der Reisende sein Ziel am vorgesehenen Reisetag nicht mehr erreicht.

Wegen weitergehenden Schadensersatzes verweist Art. 32 § 3 CIV auf das jeweils anwendbare Landesrecht. Diese Verweisung dürfte sich nicht nur auf eine Ausweitung der Schadensersatzpflicht in den in Art. 32 § 1 Satz 1 CIV genannten besonderen Fällen beziehen (die Fahrt kann am vorgesehenen Reisetag nicht zumutbar beendet werden), sondern auch auf eine Ausweitung der Fälle, in denen Schadensersatz zu leisten ist (Nichteinhaltung des Fahrplans, auch wenn der Reisende sein Ziel noch am Reisetag erreicht). Die CIV selbst steht also einer umfassenderen Verspätungshaftung nicht im Wege.

Die eingeschränkte Verspätungshaftung nach der CIV ist eine objektive Haftung, unabhängig vom Verschulden des Beförderers. Dieser kann sich aber auf dieselben Haftungsbefreiungsgründe berufen, die auch bei der Haftung für unfallbedingte Personen- und Handgepäckschäden gelten: Unabwendbare Umstände außerhalb des Eisenbahnbetriebs, Verschulden des Reisenden oder unabwendbares Verhalten eines Dritten, der nicht als Eisenbahnunternehmen auf demselben Netz fährt (Art. 32 § 2 CIV).

Greift bei grobem Verschulden des Beförderers nach Art. 48 CIV eine unbeschränkte Verspätungshaftung in den Fällen des Art. 32 § 1 Satz 1 CIV ein, wenn also der Reisende seine Fahrt am Reisetag nicht mehr beenden kann? Die Antwort hängt davon ab, ob Art 48 CIV auch auf andere als *betragmäßige* Haftungsbeschränkungen angewendet werden kann und ob Art. 32 § 1 Satz 2 CIV eine haftungsausfüllende oder eine

haftungsbeschränkende Norm ist. Wortlaut und Entstehungsgeschichte des Art. 48 CIV sprechen dafür, diese Vorschrift nicht auf die neue, der CIV bis zur Revision von 1999 nicht bekannte Verspätungshaftung des Art. 32 CIV anzuwenden. Art. 32 § 1 Satz 2 CIV definiert im Übrigen erst den Schadensersatz, der in den Fällen des Satzes 1 zu leisten ist, und ist damit keine Haftungsbeschränkungsnorm.

b) *Vorrang des Systems des VO-Vorschlags*

Die bereits unter D II 3 a näher behandelten Nacherfüllungs- und Rücktrittsregelungen des VO-Vorschlags kollidieren nicht mit der CIV. Das Gleiche gilt für das System der Ausgleichszahlungen, wenn man davon ausgeht, dass die CIV die Rechtsfolgen bei Nichteinhaltung des Fahrplans nicht abschließend regeln will.

Die strengere Verspätungshaftung des VO-Vorschlags wird von der CIV hingenommen (Art. 32 § 3 CIV); im Übrigen gilt der allgemeine Vorrang des Gemeinschaftsrechts (Art. 3 § 2 COTIF). Kritik an den Verspätungsregelungen des VO-Vorschlags ist daher nicht aus der Sicht der CIV zu üben, sondern unter Hinweis auf die dem VO-Vorschlag innewohnenden Schwächen.

c) *Verspätungshaftung im Gepäckverkehr*

Der VO-Vorschlag geht von einer Haftung des Eisenbahnunternehmens für Verspätung der Gepäckbeförderung aus (Art. 10), regelt jedoch keine Einzelheiten. Die CIV enthält demgegenüber nicht nur den Haftungsgrundsatz (Art. 36 § 1 CIV), sondern nennt auch gestaffelte Entschädigungsbeträge, und zwar je nach Ausmaß der Verspätung bei der Auslieferung des Reisegepäcks sowie abhängig davon, ob ein Verspätungsschaden nachgewiesen wird oder nicht (Art. 43 CIV). Im Autoreisezugverkehr gibt es eine eigene Vorschrift zur Verspätungshaftung (Art. 44 CIV).

Da der VO-Vorschlag eine Verspätungshaftung bei der Gepäckbeförderung vorsieht, diese aber nicht konkretisiert, bleibt die CIV für die Ausfüllung maßgeblich.

4. *Personen, für der Beförderer haftet*

Der Beförderer haftet für seine Bediensteten und für andere Personen, deren er sich bei der Durchführung der

Beförderung bedient, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln (Art. 51 CIV). Diesen allgemeinen Haftungsgrundsatz des Transportrechts übernimmt der VO-Vorschlag in Art. 21 Abs. 1.

Die CIV besagt außerdem in bestimmten Fällen, dass andere Eisenbahnunternehmen, die dasselbe Schienennetz befahren, nicht als Dritte gelten, so dass sich der vom Reisenden in Anspruch genommene Beförderer nicht auf den Haftungsausschlussgrund „unabwendbares Verhalten eines Dritten“ berufen kann (Art. 26 § 2 lit. c CIV bei der Haftung für unfallbedingte Personen- und Handgepäckschäden, Art. 32 § 3 lit. c CIV bei der Verspätungshaftung gegenüber dem Reisenden). Jedes Eisenbahnunternehmen haftet seinen Reisenden gegenüber also auch für das Verhalten anderer Eisenbahnunternehmen auf demselben Netz. Da der VO-Vorschlag im Gegensatz zur CIV „unabwendbares Verhalten eines Dritten“ ohnehin nicht als Haftungsausschlussgrund anerkennt, kann er auf eine Rückausnahme in Bezug auf andere Eisenbahnunternehmen auf demselben Netz verzichten.

Die CIV erklärt außerdem die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt, zu Erfüllungsgehilfen des Beförderers (Art. 51 Satz 2 CIV). Der Beförderer kann sich also nicht auf unabwendbares Verhalten eines Dritten berufen, wenn der Infrastrukturbetreiber einen Unfall verursacht.

Der VO-Vorschlag behandelt demgegenüber die *Angehörigen des Personals* des Infrastrukturbetreibers pauschal als Erfüllungsgehilfen des Eisenbahnunternehmens (Art. 21 Abs. 2), und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie in irgendeiner Weise bei der Durchführung der Beförderung tätig waren und in Ausübung ihrer Funktionen gehandelt haben. Das geht sicherlich zu weit; es wäre besser, der VO-Vorschlag würde auf diesen Absatz verzichten und sich damit begnügen, dass nach seiner Konzeption das Eisenbahnunternehmen sich ohnehin nicht auf das Verhalten oder Verschulden Dritter (sei es der Infrastrukturbetreiber oder dessen Personal) berufen kann, um sich zu entlasten.

Der VO-Vorschlag lässt im Übrigen Regressansprüche der nach seinen Vorschriften haftenden Personen gegenüber anderen Personen unberührt (Art. 24); darüber hinaus gibt er dem Eisenbahnunternehmen einen Ausgleichsanspruch gegenüber dem Infrastrukturbetreiber für die an die Fahrgäste geleistete Ausgleichszahlung (Absatz 2), und zwar ohne Rücksicht darauf, wer durch sein Verhalten die Ausgleichspflicht ausgelöst hat. Dem VO-Vorschlag liegt möglicherweise

die Vorstellung zugrunde, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber hätten Ausgleichszahlungen an die Fahrgäste letztlich immer solidarisch zu erbringen. Angesichts der unklaren Terminologie des VO-Vorschlags zu Ausgleichszahlungen und Schadensersatz⁶⁶ bleibt allerdings auch unklar, ob der Ausgleichsanspruch des Eisenbahnunternehmens gegen den Infrastrukturbetreiber sich nur auf die pauschalierte (schadensunabhängige) Ausgleichszahlung nach Art. 15 oder auch auf den unbegrenzten Schadensersatz nach Art. 11 bezieht.

Während Art. 24 sich darauf beschränkt, für das Verhältnis zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber einen Grundsatz aufzustellen, dessen Bedeutung und Reichweite unklar bleibt, enthält das COTIF hierzu in seinem Anhang E (CUI) Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr, die u. a. die wechselseitige Haftung von Infrastrukturbetreiber und Beförderer ausführlich regeln (Art. 8, 9 CUI). Nach dem Inkrafttreten des COTIF 1999 wird die CUI für die Haftung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen maßgebend sein, da nicht anzunehmen ist, dass der allgemeine Grundsatz des Art. 24 VO-Vorschlag dieses Verhältnis abschließend regeln will⁶⁷.

5. Pflichten und Haftung des Reisenden

Die CIV sieht vor, dass ein Reisender vom Beginn der Reise an mit einem gültigen Beförderungsausweis versehen sein muss (Art. 9 § 1 CIV), dass er sich bei der Entgegennahme des Beförderungsausweises zu vergewissern hat, ob dieser seinen Angaben gemäß ausgestellt ist (Art. 7 § 3 CIV), dass er für sich und sein Gepäck die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zu erfüllen hat (Art. 10, 14 CIV), dass er Gegenstände oder Tiere, die andere Reisende behindern oder belästigen oder Schäden verursachen können, nicht in den Zug mitnehmen darf (Art. 12 CIV), dass gefährliche Güter nur gemäß der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)⁶⁸ zur Beförderung als Gepäck zugelassen sind (Art. 12 § 4 CIV), dass der Reisende sein Handgepäck und mitgenommene Tiere zu beaufsichtigen (Art. 15 CIV) und sein Reisegepäck durch Angabe von Namen, Anschrift und Bestimmungsort deutlich und gut sichtbar zu kennzeichnen hat (Art. 20).

66 Siehe oben Fn. 42 a. E.

67 Vgl. auch *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (198).

68 RID = Anhang C zum Übereinkommen COTIF.

Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen können vorsehen, dass Reisende ohne gültigen Beförderungsausweis außer dem Beförderungspreis einen Zuschlag zahlen müssen und im Weigerungsfall von der Beförderung ausgeschlossen werden können; letzteres gilt auch gegenüber Reisenden, die eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebs oder für die Sicherheit der Mitreisenden darstellen oder die Mitreisenden in unzumutbarer Weise belästigen (Art. 9 CIV). Darüber hinaus begründet Art. 53 CIV eine Haftung des Reisenden für jeden Schaden, der durch eine Verletzung seiner Verpflichtungen entsteht oder durch die von ihm mitgenommenen Gegenstände oder Tiere verursacht wird; diese Haftung ist ausgeschlossen, wenn der Reisende sich auf unabwendbare Umstände berufen kann.

Der VO-Vorschlag enthält in Bezug auf den Reisenden selbst vergleichbare Pflichten und vergleichbare Sanktionen (Art. 36), allerdings nicht hinsichtlich der Erfüllung von zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften und nicht hinsichtlich der Behandlung und Beaufsichtigung von Gepäck und Tieren. Zur *Haftung* des Reisenden bei der Verursachung von Schäden schweigt der VO-Vorschlag.

Damit eröffnet sich hier ein weiteres Feld, auf dem der VO-Vorschlag durch die CIV ergänzt wird, denn es ist nicht anzunehmen, dass der VO-Vorschlag den Reisenden etwa von allen Pflichten hinsichtlich seines Gepäcks und von der Haftung für die von ihm zu verantwortenden Schäden freihalten will.

III. Ergebnis und Würdigung des Vergleichs von Kommissionsvorschlag und CIV

Die CIV von 1999 steht am Ende einer langen Rechtsentwicklung mit zahlreichen mehr oder weniger behutsamen Reformschritten. Bei der Haftung für Personenschäden und für Verspätungsfolgen legt sie Mindeststandards fest und überlässt es den Vertragsstaaten, im Einklang mit ihren Rechtstraditionen und wirtschaftlichen Verhältnissen weitergehende eigene Haftungsregelungen zugunsten der Reisenden zu treffen.

Der Kommissionsvorschlag sieht demgegenüber Einheitslösungen vor, die im unteren und mittleren Schadensbereich bei Personenschäden für die Reisenden günstiger sind als die Vorschriften der CIV. Im oberen Schadensbereich kappt der Kommissionsvorschlag jedoch für die Reisenden günstigere einzelstaatliche Regelungen.

Die vom Kommissionsvorschlag vorgesehene gemeinschaftliche Haftung aufeinanderfolgender Eisenbahnunternehmen auch für Personenschäden wird – in Verbindung mit Kooperationspflichten, Vorauszahlungspflicht und weitreichender Versicherungspflicht – dazu führen, dass neue Eisenbahnunternehmen sich nur sehr zögernd im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr engagieren werden, auch wenn im Jahre 2010 die Liberalisierung dieses Verkehrs beginnt. Dies gilt erst recht mit Blick auf die umfassende, in der Höhe unbeschränkte Verspätungshaftung nach dem Kommissionsvorschlag.

Bei der Haftung für Gepäckschäden verbreitert der VO-Vorschlag zwar die Haftungsbasis zu Lasten der Eisenbahn, indem er nur einen Haftungsausschlussgrund vorsieht. Die Haftungshöchstbeträge des Kommissionsvorschlags sind für die Reisenden jedoch fast immer ungünstiger als die der CIV und gelten selbst bei grobem Verschulden der Eisenbahn.

Wenn der VO-Vorschlag verwirklicht wird, wird er auf den von ihm geregelten Gebieten die CIV verdrängen. Die CIV kann für die Rechtsstellung des ausführenden Beförderers Bedeutung behalten und auch für die Haftung im Autoreisezugverkehr, wenn man nicht davon ausgeht, dass das Schweigen des VO-Vorschlags zum Autoreisezugverkehr bedeutet, dieser Verkehr sei von der Einheitslösung des Kommissionsvorschlags miterfasst und abschließend geregelt (Art. 22). Außerdem kann die CIV zur Ausfüllung der Verspätungshaftung im Eisenbahngepäckverkehr herangezogen werden, da der VO-Vorschlag hierzu nur den Grundsatz der Haftung enthält. Auch hinsichtlich der Pflichten der Reisenden und ihrer Haftung behält die CIV Bedeutung, da der VO-Vorschlag auf diesem Gebiet unvollständig ist.

F. Kritische Würdigung des VO-Vorschlags

Der VO-Vorschlag erreicht die selbst gesetzten Ziele nicht: Er harmonisiert nicht Eisenbahn- und Luftrecht, sondern sieht für die Eisenbahn eine strengere Haftung für Personen-, Gepäck- und Verspätungsschäden vor.

Der VO-Vorschlag hält sich aber auch nicht an seine Vorgabe, einen mit der CIV zu vereinbarenden Rahmen zu schaffen, sondern tritt unvermittelt vor das bestehende internationale Eisenbahnbeförderungsrecht und regelt noch einmal die grundlegenden Haftungsfragen zu Personen- und Gepäckschäden – aber anders als die CIV. Dabei stellt sich heraus, dass der VO-Vorschlag die Haftung der Eisenbahn zwar schärfer als im Luftverkehr fasst, aber gleichwohl in verschiedener Hinsicht hinter die Standards der CIV zurückfällt (so

insbesondere bei der Haftung für Gepäckschäden).

Bei der Verspätungshaftung, für die auf dem Eisenbahnsektor in der Tat weiterer Reformbedarf besteht, schießt der VO-Vorschlag mit seiner unbeschränkten, verschuldensunabhängigen Haftung für sämtliche verspätungsbedingten Schäden weit über das Ziel hinaus und gibt den Reisenden in ihrer Gesamtheit eher Steine als Brot, da nach dem Ende der Staatsbahnzeit die Kosten einer derart umfassenden Haftung (einschließlich der Abwicklungskosten) nicht mehr über den Staatshaushalt auf die Steuerzahler abgewälzt werden können, sondern auf die Fahrpreise umzulegen sind – ein wirtschaftlich und rechtspolitisch fragwürdiges Ergebnis⁶⁹.

Entgegen der Ankündigung der Kommission bildet der VO-Vorschlag auch keinen *Rahmen*, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten entsprechend ihren rechtlichen Traditionen und wirtschaftlichen Möglichkeiten weitergehende Lösungen aufrechterhalten können. Seine Einheitslösungen haben vielmehr zur Folge, dass bei der Haftung für Personenschäden in einzelnen Mitgliedstaaten die Reisenden begünstigende Lösungen gekappt werden. Mit den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit (Art. 5 EG-Vertrag) ist dieses Vorgehen nicht zu vereinbaren.

Häufig greift der VO-Vorschlag zwar ein bestimmtes Thema auf (ausführender Beförderer, Verspätungshaftung für Gepäck, Ausgleichanspruch des Eisenbahnunternehmens gegenüber dem Infrastrukturbetreiber, Fahrgastpflichten), unterlässt dann aber die erforderlichen Ausführungen zu dem jeweiligen Thema. Hierzu wird dann doch das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht mit seinen Regelungen benötigt.

Damit ergibt sich eine Vielfalt an Rechtsquellen, die wiederum nicht dazu geeignet ist, das Ziel der Kommission zu verwirklichen, den Reisenden einen genaueren Überblick als bisher über ihre Rechte zu verschaffen. Die wachsende Quellenvielfalt wird bereits für den Luftverkehr beklagt⁷⁰, dort halten sich ihre Auswirkungen jedoch in Grenzen, da die VO 2027/97 n. F. ausdrücklich an das Montrealer Übereinkommen anknüpft. Der VO-Vorschlag zum Eisenbahnverkehr nimmt in seinen Vorschriften die CIV hingegen nicht zur Kenntnis, was zu unvergleichlich vielmehr Anwendungszweifeln als im Luftverkehr führen wird.

69 Pohar, RRA 2004, 194 (197 unter bb).

70 Staudinger/Schmidt-Bendun, VersR 2004, 971 (974 unter IV).

Der VO-Vorschlag ist bereits von anderer Seite als schwer verständlich, widersprüchlich und auch handwerklich schlecht gefasst bezeichnet worden⁷¹. Und auch wenn der Vorstoß der Kommission, Fahrgastrechte im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu stärken, begrüßt wird, so wird doch der terminologische Wildwuchs – ähnlich wie im Luftverkehr – bedauert⁷²: Der Kommissionsvorschlag sei zu überarbeiten und zu präzisieren und terminologisch auf das COTIF abzustimmen; bei einer Harmonisierung der eisenbahn- mit den luftverkehrsrechtlichen Vorschriften sei darauf zu achten, dass neben der Formulierung auch die inhaltliche Ausgestaltung übereinstimmt, damit ein weitestgehender Gleichlauf zwischen Eisenbahn- und Luftverkehrsrecht erreicht wird.

Nach dem gegenwärtigen Stand werden die umfassenden Kooperationspflichten für Eisenbahnen, die sich im internationalen Verkehr betätigen, die verordnete Solidarhaftung aufeinanderfolgender Eisenbahnen durch ganz Europa, die unbegrenzte Haftung für Verspätungen, ganz gleich wer oder was sie ausgelöst hat (solange es nicht der Reisende selbst war), die fehlkonstruierte, kostentreibende Versicherungspflicht pro Fahrgast (und nicht pro Ereignis) bei einer Verwirklichung des VO-Vorschlags zur Folge haben, dass nur wenige große Eisenbahnen (und kaum welche von den neuen) in der Lage sein werden, sich im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr zu engagieren. Damit drohen die Liberalisierungsanstrengungen auf dem europäischen Eisenbahnsektor jedenfalls im Personenverkehr zu scheitern; eine Rückverstaatlichung des Eisenbahnverkehrs ist nicht mehr auszuschließen.

G. Eigene Vorschläge

Der Kommissionsvorschlag für eine Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr liegt auf dem Tisch. Nun sind der Ministerrat und das Europäische Parlament am Zuge. Erste Erfahrungen mit der vorangegangenen Rechtsetzung auf dem Gebiet des Luftverkehrs und die notwendige Einpassung des VO-Vorschlags in die parallelen Aktivitäten zur Weiterentwicklung des Gemeinschaftsrechts auf dem Eisenbahnsektor lassen es geraten erscheinen, den Vorschlag im weiteren Verlauf des Verfahrens grundlegend zu überarbeiten. Dazu werden folgende Vorschläge unterbreitet:

1. Seinem Titel entsprechend ist der VO-Vorschlag auf Vorschriften zum Personenbeförderungsrecht und damit auf die Ausgestaltung des Vertragsverhältnisses zwischen Fahrgästen/Reisenden und Eisenbahnunternehmen/Beförderern zu konzentrieren. Öffentlich-rechtliche Vorschriften zur Ordnung des Eisenbahnwesens, etwa zu außervertraglichen Informations- und Kooperationspflichten der Eisenbahnen sowie zur Ausgestaltung der Versicherungspflicht und der Sicherheitspflichten, gehören in andere Verordnungen und Richtlinien; die Sicherheitsvorschriften z. B. in die umfassende neue Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

2. Die CIV ist 1999 unter maßgeblichem Einfluss von 21 der heute 25 Mitgliedstaaten der EU reformiert worden. Nach dem Inkrafttreten von COTIF/CIV 1999 und dem Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF voraussichtlich im Jahre 2005 wird die EU mit ihrer Stimmenmehrheit in den Gremien der OTIF in der Lage sein, die CIV nach ihren Vorstellungen erneut zu reformieren. Das unterscheidet die CIV vom MÜ. Es besteht daher keine Veranlassung, die CIV heute durch eine konkurrierende Rechtsetzung in der Gemeinschaft kurzerhand beiseite zu schieben. Das gilt erst recht, wenn der vorgeschlagene Rechtsakt übereilt, unfertig und mit zahlreichen Widersprüchen und Zweifelsfragen behaftet erscheint.

Stattdessen ist es angebracht, zwischen VO-Vorschlag und CIV einen ähnlichen Modus vivendi zu finden wie im Luftverkehr zwischen VO 2027/97 n.F. und VO 261/2004 auf der einen Seite und dem Montrealer Übereinkommen auf der anderen Seite.

3. Der VO-Vorschlag sollte daher als erstes feststellen, dass COTIF/CIV nach der Ratifikation durch die Mitgliedstaaten mit Eisenbahnen und nach dem Beitritt der Gemeinschaft zum COTIF in der EU gilt. Sodann kann der VO-Vorschlag *ergänzende* Regelungen zur CIV vorsehen, und zwar insbesondere auf dem Gebiet der Gewährleistung und Haftung bei Nichteinhaltung des Fahrplans gegenüber dem Reisenden. Auf diesem Gebiet schweigt die CIV entweder (so zur Minderung des Fahrpreises) oder sie hält sich sehr zurück und verweist vor allem auf das Landesrecht (so zur Haftung für Verspätungsschäden). Hier können in Anlehnung an das Luftrecht – aber unter Vermeidung von dessen

71 Pohar, RRa 2004 194 (195 f, 198).

72 Schmidt-Bendun, GPR 2003/04, 193 (198 links oben und Resümee).

Kompliziertheiten und begrifflichen Schwächen - pauschalierte Ausgleichszahlungen (ohne Schadensnachweis) und der Höhe nach begrenzte Schadensersatzleistungen (mit Schadensnachweis) vorgesehen werden – angepasst an die Verhältnisse des Eisenbahnverkehrs und seine begrenzte Ertragskraft.

4. Die Haftung für Personen- und Gepäckschäden sowie für verspätete Auslieferung des Reisegepäcks braucht in einer EG-VO nicht zusätzlich oder abweichend von der CIV geregelt zu werden: Die Haftung für Schäden am Reisegepäck ist in der CIV ohnehin ausgefeilter und strenger als im bisherigen VO-Vorschlag und bei der Haftung für Personenschäden erweist sich die CIV mit ihrer Beschränkung auf die Festlegung von Mindeststandards gegenüber dem VO-Vorschlag als überlegen. Mit der Beschränkung auf Mindeststandards erlaubt die CIV den Vertragsstaaten, bei der Bestimmung der ersatzfähigen Schäden, beim Umfang des Schadensersatzes (Schmerzensgeld ja oder nein) und bei den Haftungshöchstbeträgen entsprechend ihren rechtlichen Traditionen und wirtschaftlichen Verhältnissen einen weitergehenden Opferschutz vorzusehen. Damit wird den Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit Rechnung getragen.

Sonstige Informationen

Slowakische Bahnen, Jahreskonferenz für Großkunden

Štrbské Pleso, 8.-10. November 2004

Wie üblich veranstalteten die Slowakische Bahnen (ZSSK) auch heuer wieder eine Konferenz für ihre Großkunden, die im Grand Hotel Patria in Štrbské Pleso stattfand.

Nach der Eröffnung der Tagung durch den Generaldirektor und Vorstandsvorsitzenden der ZSSK, Herrn Kužma, berichtete Herr Reinhardt (UIC, Paris) über den Stand der Arbeiten betreffend den Wagenstatus, der der geänderten Rechtslage Rechnung tragen soll. Herr Dr. Mutz (OTIF) stellte das COTIF 1999 vor.

Weitere Referate waren der Stellung der ZSSK auf dem Güterverkehrsmarkt, der Information über die Änderun-

gen in den ZSSK-Tarifen 2005, den Geschäftsvorhaben 2005 und dem Güterwagenpark der ZSSK gewidmet. Ein viel beachtetes Referat behandelte die Anwendung des Mehrwertsteuergesetzes im internationalen Güterverkehr.

Die Veranstaltung war mit über 200 Teilnehmern außerordentlich gut besucht und sehr erfolgreich.

UIC-CIT-OSShD-Seminar

Paris, 1./2. Dezember 2004

Optimierung der transport- rechtlichen Schnittstelle CIM/SMGS

Organisiert von UIC/OSShD/CIT fand am 1./2. Dezember 2004 in Paris ein Seminar „Optimierung der transportrechtlichen Schnittstelle CIM/SMGS“ statt, um eine Zwischenbilanz im Rahmen des CIT-Projekts für einen gemeinsamen einheitlichen Frachtbrief CIM/SMGS zu ziehen, was eines der Hauptergebnisse aus der von der OTIF initiierten Konferenz über internationales Eisenbahntransportrecht vom Oktober 2003 in Kiew war. Das Seminar erreichte diese Ziele, weil alle beteiligten Kreise gewillt scheinen, dem CIT-Projekt mit konstruktivem Beitrag zum Erfolg zu verhelfen. Das Projekt soll im Frühjahr 2006 abgeschlossen werden.

Aus Sicht OTIF lässt sich folgendes festhalten:

- (1) Hinsichtlich des Themas des Seminars wurde festgestellt, dass es zwar mangels Sinnkräftigkeit eigentlich nicht das Ziel sein sollte, die „Schnittstelle“ zwischen den zwei Transportrechtssystemen CIM bzw. SMGS zu optimieren. Da deren Existenz jedoch kurzfristig nicht zu ändern ist, muss es in einem raschen ersten Schritt um die „optimale Nahtstelle“ gehen.
- (2) Die OSShD und auch Russland werden zwar flexibler, pochen indes auf ihre besonderen Verhältnisse mit sehr langen Strecken und einem vergleichsweise sehr hohen Anteil des Güterverkehrs. Das SMGS hat sich in diesen Verhältnissen bewährt. Es kann deshalb nur einen langsamen Annäherungsprozess geben, der soweit vorankommt, wie er politisch abgesichert ist.
- (3) Die EU zeigte wenig Interesse an einer multilateralen Rechtsbasis. Soweit sie ihr Gemeinschaftsrecht in die Nachbarschaft hinein absichern will, bevorzugt sie „maßgeschneiderte

Verbesserungen“, primär auf bilateraler Basis. Deshalb ist der Beitritt der EU zum COTIF wichtig in der Annahme, dass zumindest für den internationalen Eisenbahnverkehr der EU das COTIF zum multilateralen Instrument für die grenzüberschreitenden Bedürfnisse wird. Diese Sicht ist unbedingt in den Vordergrund zu stellen, wenn Vorschläge (Russland) auftauchen in die Richtung, die EU könnte doch direkt bei der OSShD mitwirken.

- (4) Für die Verlader/Spediteure ist die ganze Diskussion um CIM/SMGS ohnehin zu weit von den täglichen Realitäten entfernt. Ihre Sorge gilt den verschiedensten Behinderungen in der Transportabwicklung, an deren Quelle sehr oft unnötige Bürokratie zu orten ist. Andererseits haben die Spediteure, wie hinlänglich bekannt, eine ambivalente Einstellung in Bezug auf die Reexpedition, da diese auf der Basis von zwei Transportrechtssystemen lukrativ ist.
- (5) Damit ist die Frage der Bedeutung des Transportrechtes, also des COTIF und damit der OTIF, gestellt: Wie weit sind sie von Bedeutung für die Praxis? Erkennt man auf ihrer Stufe überhaupt die wahren Probleme und Bedürfnisse? Auf jeden Fall ist die Zollproblematik einzubeziehen. Aus dieser Sicht besteht durchaus Konsens bezüglich des Nutzens eines gemeinsamen einheitlichen Frachtbriefes, vorausgesetzt, er wird durchgehend als Zollversanddokument anerkannt und ist reziprok anwendbar, allenfalls mit einem „Haftungsschnitt“. Von besonderer Bedeutung scheint außerdem das Sprachproblem zu sein.
- (6) Die Frage der Öffnung des COTIF auf der Basis des COTIF 1999 insbesondere mit Blick auf die CIM 1999 und dessen Artikel 1 § 2, stößt auf großes Interesse. Die Voraussetzungen für die Anwendung der CIM im OSShD-Bereich auf den eurasischen Achsen sind dringlich zu prüfen, auch hinsichtlich der Frage, ob die betroffenen Staaten im OSShD-Raum bereit sind, für die notwendige politische Absicherung dahingehender Lösungen zu sorgen.
- (7) Damit verbunden sind weitere Fragen:
- Ist eine Unterscheidung zwischen „echtem“ internationalem Recht für den internationalen Eisenbahnverkehr und eher „regionales“ Recht (s. EU) notwendig?

– Wieweit sind andere Organisationen als OTIF, OSShD, ECE/UNO (z.B. ESCAP) einzubeziehen?

- (8) Es dürften trotz allem gute Chancen bestehen, die CIM 1999 als „irgendwo“ anwendbares Regelwerk für den internationalen Eisenbahnverkehr im intermodalen Gütertransport einzuführen, und zwar im Sinne einer einheitlichen Basis – getragen und entwickelt von einem „einheitlichen Gesetzgeber“, der vermutlich auch als „Netzwerk“ internationaler Organisationen definiert werden könnte.
- (9) Hier könnte jedenfalls die zentrale Herausforderung für die OTIF in Zukunft mit Einbezug der EU zu sehen sein. Wie kann ein solcher „einheitlicher Gesetzgeber“ für den internationalen Eisenbahntransport etabliert werden, wie kann er schrittweise zusammen mit OSShD, ECE/UNO entwickelt werden? Gegebenenfalls müsste dazu rasch eine kommunizierbare Strategie entwickelt werden.

Bücherschau

Andresen, Bernd/Valder, Hubert: *Speditions-, Fracht- und Lagerrecht*, Handbuch des Transportrechtes mit Kommentaren, Loseblattwerk, Verlag Erich Schmidt, 864 Seiten, ISBN 3 503 05904 0

Bedingt durch die Reform des Transportrechtes in Deutschland im Jahr 1998 wurde es notwendig, das von Dr. Erich Krien begründete Handbuch des Speditions-, Fracht- und Lagerrechtes neu zu konzipieren. Die Sammlung der Gesetzesbestimmungen und der allgemeinen Geschäftsbedingungen umfasst vorrangig die transportrechtlichen Grundlagen, einschliesslich der maßgeblichen Versicherungsbedingungen. Der Kommentarteil wurde ausgebaut. Durch ihre Mitarbeit in der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechtes in Deutschland und durch die praktische Tätigkeit als Anwälte sind die Autoren besonders qualifiziert.

Das im Jahr 2000 zum ersten Mal erschienene Loseblattwerk wird bei Bedarf durch laufende Lieferungen ergänzt, wobei der derzeitige Stand die Lieferung 1/04 umfasst.

Die Kommentierung der §§ 407 bis 475 Handelsgesetzbuch berücksichtigt die inzwischen ergangene Rechtsprechung, die juristischen Aufsätze in Fachzeit-

schriften und Festschriften sowie die neuen Kommentare und gibt damit zuverlässig den Stand der Lehre wieder. Trotz der Schwierigkeiten der Materie wird die Rechtslage einfach und klar und damit für Jedermann nachvollziehbar dargestellt.

Das Handbuch richtet sich als Arbeitsbehelf an alle mit dem Transportrecht befassten Praktiker und Juristen in Unternehmen, Versicherungen, Gerichten und Verbänden. Durch die Gestaltung als Loseblattwerk ist die Aktualität jederzeit gesichert; Verweise erleichtern die Rechtsvergleichung, insbesondere die mit den Bestimmungen betreffend den internationalen Verkehr. Die umfangreiche Kommentierung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen gibt eine rasche Antwort auf alle Fragen der täglichen Praxis einer Spedition oder Lagerei. Das Werk darf in keiner transportrechtlichen Bibliothek im deutschen Sprachraum fehlen.

European Railway Legislation Handbook/Handbuch der Europäischen Eisenbahn-Gesetzgebung/Manuel de Droit Ferroviaire Européen, herausgegeben von Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (Community of European Railway and Infrastructure Companies - CER), ISBN 3-7771-0314-4, Eurailpress, Tetzlaff-Hestra GmbH & Co.KG, Hamburg, € 64.-

Wie es der dreisprachige Titel vermuten lässt, handelt es sich bei dieser Veröffentlichung der CER¹ um ein dreisprachiges juristisches Nachschlagewerk. Es ist in eine Einleitung und drei Teile gegliedert. In der Einleitung sowie in den Teilen I und III sind die einzelnen Sprachversionen - englisch, deutsch und französisch – jeweils nacheinander geordnet.

Der umfangreiche Teil II beinhaltet die eigentliche Textsammlung, jedoch aus Platzgründen nur in englischer Sprache. Die in die Sammlung aufgenommenen 16 Rechtsakte der EG (Richtlinien, Verordnungen, Entscheidung) sind Nachdrucke aus dem Amtsblatt der Europäischen Union; vier Rechtsakte erscheinen außerdem in konsolidierten Fassungen, wie sie von den europäischen Institutionen erstellt wurden. Die Tatsache, dass sich die Textsammlung auf eine einzige Sprache beschränkt, tut der Nützlichkeit des Handbuchs keinen Abbruch, denn die Gesetzestexte der

Europäischen Gemeinschaft (EG) sind in allen Sprachen von der Website der Europäischen Union abrufbar.²

Zusätzlich wurden vier von der CER im Einvernehmen mit anderen Branchenorganisationen herausgegebene Texte ins Handbuch aufgenommen.

Der Feststellung der Autoren des Vorwortes, J. Ludewig und D. Brinckman-Salzedo, dass der Rechtsrahmen für den Eisenbahnverkehr in Europa des 21. Jahrhundert weitgehend durch das europäische Recht definiert wird, muss – vorbehaltlich der für eine breitere Staatengemeinschaft geltenden Regelungen des COTIF – zugestimmt werden. Das Werk wird dem sich daraus ergebenden Bedarf gerecht: Es gibt dem Benutzer einen guten Überblick über das im Eisenbahnbereich im Rahmen der EG geschaffene Recht.

In der Einleitung werden das Verfahren der Gesetzgebung und die Rolle der verschiedenen Organe der EG übersichtlich dargestellt. Es folgen zusammenfassende Erläuterungen unter dem Titel „Stufenweise Entwicklung zu einem europäischen Eisenbahnmarkt“. Darin werden zunächst die Ausgangslage, insbesondere die negative Entwicklung des Schienenverkehrs im Vergleich mit dem Straßenverkehr und die damit verbundenen Probleme, kurz geschildert. Im Weiteren wird auf die einzelnen Etappen und die einzelnen durch die EG-Normsetzung regulierten Bereiche eingegangen.

Die Erläuterungen beziehen sich in den Kapiteln 1 bis 4 auf die ersten Reformen (Richtlinien 91/440, 95/18 und 95/19), das erste Eisenbahnpaket (Richtlinien 2001/12, 2001/13 und 2001/14), die Richtlinien betreffend die Interoperabilität (Richtlinien 96/48 und 2001/16) und das zweite Eisenbahnpaket (Richtlinien 2004/49, 2004/50 und 2004/51, Verordnung 881/2004). Ursprünglich war auch die Empfehlung der Kommission für den Beitritt zum COTIF dessen Bestandteil. Später wurde dieses Thema aus dem Paket herausgenommen und Gegenstand eines eigenständigen Beschlusses.

Kapitel 5 bis 7 beziehen sich auf das transeuropäische Verkehrsnetz, zusätzliche Rechtsvorschriften, die den Rechtsrahmen vervollständigen (öffentliche Dienstleistungen, öffentliches Vergabewesen, Eisenbahnverkehrsstatistiken) und auf die für den Verkehrssektor relevante Umweltgesetzgebung (Umgebungsärm, Diversemissionen, Umwelthaftung).

1 In der CER haben sich 40 Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen aus den Mitgliedstaaten der EU, den Staaten, die sich auf einen Beitritt zur EU vorbereiten (Bulgarien, Rumänien und Kroatien), sowie aus Norwegen, Serbien und Montenegro und der Schweiz zusammengeschlossen, s. www.cer.be

2 www.europa.eu.int oder direkt www.europa.eu.int/eur-lex/de/index.html

Im Anschluss an die Ausführungen betreffend die Normsetzung der EG werden im Kapitel 8 unter dem Titel „Branchenvereinbarungen“ einerseits zwei aus Initiative der Eisenbahnverbände (CER/UIC/CIT) zustande gekommenen Chartas, Charta für Qualität im Güterverkehr und Charta für den Schienenpersonenverkehr³ und andererseits zwei zwischen der CER und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) geschlossenen Vereinbarungen über soziale Rahmenbedingungen (Lokführer-Lizenzen und Arbeitsbedingungen im grenzüberschreitenden Verkehr) kurz erwähnt.

Eine zweckmäßige Ergänzung zu den Erläuterungen (Teil I) und zur Textsammlung (Teil II) stellt der Teil III – „Zusammenstellung der europäischen Eisenbahn-Gesetzgebung“ – dar. Unter diesem Titel werden einerseits jeweils nach Themen, d.h. Regelungsgegenstand chronologisch geordnete Rechtsakte und andererseits Gerichtsfälle aufgelistet.

Das Handbuch kann als Standardwerk allen empfohlen werden, die im Eisenbahnbereich tätig sind und eine Orientierung in der europäischen Eisenbahn-Gesetzgebung suchen.

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3056/2004, p. 729/730 – Ferroviaire : un grand vent de liberté. Adieu monolithisme ... ; Légère et court vêtu ... (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 5/2004, Le nouveau modèle de la lettre de voiture CIM / Das neue Muster des CIM-Frachtbriefes / The new design of the CIM Consignment Note (H. Trolliet)

Idem, n° 6/2004, La proposition de règlement sur les droits des voyageurs de la Commission européenne. La vue sous l'angle du droit du transport international ferroviaire / Der Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung über die Fahrgastrechte aus der Sicht des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes / The European Commission's proposal on passengers' rights. Its relationship with the law of international carriage by

rail (R. Freise)¹; Wagenrecht: Sécurité juridique dans le droit des wagons. Nouveaux modèles de coopération dans la gestion internationale des wagons. La transposition du nouveau droit des wagons progresse / Wagenrecht : Rechtssicherheit im Wagenrecht. Neue Kooperationsmodelle im internationalen Wagenmanagement. Die Umsetzung des neuen Wagenrechts schreitet voran / Wagon law: Legal certainty for wagon law. New ways of managing the international wagon fleet. The implementation of the new wagon law progresses

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 11/2004, S. 39-42 – Fokus auf Tanks (J. Conrad)

Internationales Verkehrswesen, Hamburg, Nr. 10/2004, S. 461-463 – Neue Vorschriften zum Transport von Gefahrgut auf Straße und Schiene. Geänderte ADR und RID gelten ab Januar 2005 (N. Müller)

Idem, Nr. 12/2004, S. 552/553 – Vor einer Renaissance des Schienengüterverkehrs? Erfahrungen und Überlegungen zum Demonstrationszug „Asien-Europa-Express“ (H. Nowak); S. 559 – Vorhersehbarkeit der nationalen Vorschriften muss gewährleistet sein. Zulassung von Fahrzeugen in Europa (Ch. Müller); S. 560 – Interoperabilität nicht um jeden Preis (K. Zapp); S. 564 – Aktuelle Trends in der Speditionsversicherung (P. Kollatz)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2004, S. 377-393 – Reform der Reform des Eisenbahntransportrechts in Europa? (R. Freise)

Uniform Law Review / Revue de droit uniforme, Rome, n° 2004-3, p. 547-556 – The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment : a Belgian Perspective (G. Mauri, B. Van Itterbeek); p. 557-572 – Rights of Financiers in Aircraft : a Finnish Perspective on the 2001 Cape Town Instruments (H. Wassgren)

3 Genauerer in: CIT Info 5/2004 „Zur Verbindlichkeit der Passenger Charter“ und „Umsetzung der erweiterten Verspätungshaftung“

1 Kurzfassung der in der Zeitschrift „Transportrecht“ und in dieser Zeitschrift veröffentlichten Abhandlung